Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI SPORTTOURING

ST3
ST3 S ABS

DUCATI SPORTTOURING

ST3

ST3 S ABS

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde
800-553066

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto é parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà, deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

Indicazioni generali 6
Garanzia 6
Simboli 6
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
Guida a pieno carico 8
Dati per l'identificazione 10

Comandi per la guida 11
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 11
Cruscotto 12
LCD – Funzioni principali 14
LCD – Impostazione/visualizzazione parametri 16
Il sistema immobilizer 25
Chiavi 26
Code card 27
Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 28
Duplicazione delle chiavi 29
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 30
Commutatore sinistro 31
ST3S ABS 32
Leva comando frizione 33
Commutatore destro 34
Manopola girevole comando acceleratore 35
Leva comando freno anteriore 35
Pedale comando freno posteriore 36
Pedale comando cambio 36
Regolazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 37

Elementi e dispositivi principali 39
Posizione sul motociclo 39
Tappo serbatoio carburante 40
Serratura sella e portacasco 41
Cavalletto laterale 42
Maniglia sollevamento motociclo 43
Presa di corrente 43
Cavalletto centrale 44
Specchi retrovisori 45
Registri di regolazione forcella anteriore (ST3) 46
Registri di regolazione forcella anteriore (ST3S ABS) 47
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (ST3) 49
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (ST3S ABS) 51
Variazione assetto motociclo 53

Norme d'uso 55
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 55
Controlli prima dell'avviamento 57
Dispositivo ABS (ST3S ABS) 58
Avviamento motore 59

Avviamento e marcia del motociclo 61
Frenata 61
Sistema ABS (ST3S ABS) 62
Arresto del motociclo 63
Parcheggio 63
Rifornimento carburante 64
Accessori in dotazione 65

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 66
Rimozione della vestizione 66
Sostituzione e pulizia dei filtri aria 73
Controllo livello liquido di raffreddamento 74
Controllo livello fluido frizione e freni 75
Verifica usura pastiglie freno 76
Lubrificazione delle articolazioni 77
Regolazione tensione del cavo comando acceleratore 78
Carica della batteria 79
Tensionamento della catena trasmissione 80
Lubrificazione della catena trasmissione 81
Sostituzione lampadine luci 82
Orientamento del proiettore 87
Regolazione verticale del proiettore 87
Pneumatici 88
Controllo livello olio motore 90
Pulizia e sostituzione candele 91
Pulizia generale 92
Lunga inattività 93
Avvertenze importanti 93

Caratteristiche tecniche 94
Ingombri 94
Pesi 94
Rifornimenti 95
Motore 96
Distribuzione 96
Prestazioni 97
Candele d'accensione 97
Alimentazione 97
Telaio 97
Ruote 97
Pneumatici 97
Freni 98
Trasmissione 99
Sospensioni 100
Impianto di scarico 100
Colori disponibili 100
Impianto elettrico 101

Promemoria manutenzioni periodiche 108

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica.
Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/ o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sui semimanubri, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani sul maniglione posteriore.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori del carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale/centrale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza e con un comfort di marcia davvero elevato.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.

Importante

*È consigliabile **non guidare** il motociclo con borse laterali montate ad una velocità superiore a 120 Km/h. Questa velocità deve essere ulteriormente ridotta in caso di cattivo stato dei pneumatici, del fondo stradale e di visibilità.*

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
420 Kg / 924 Ibs.
Il peso del bagaglio da solo non deve assolutamente superare i 23 Kg, così suddivisi (fig. 1):

9 Kg max. per ogni borsa laterale;
5 Kg max. per la borsa da serbatoio.

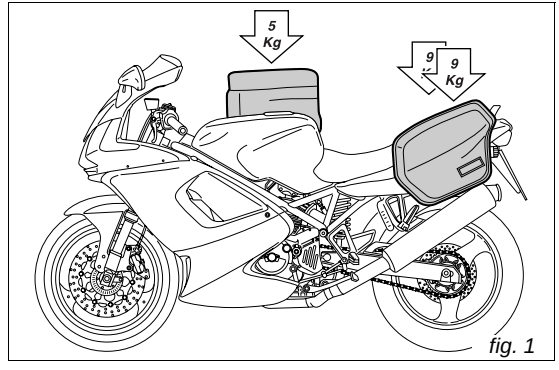


fig. 1

Cercare di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo: un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
In caso di montaggio delle borse laterali (sono disponibili presso il servizio ricambi Ducati):
suddividere i bagagli e gli accessori in base al loro peso e disporli uniformemente nelle borse laterali;
chiudere con l'apposita serratura a chiave ogni borsa laterale.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 88 e che risultino in buone condizioni.

I

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2) e per il motore (fig. 3).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

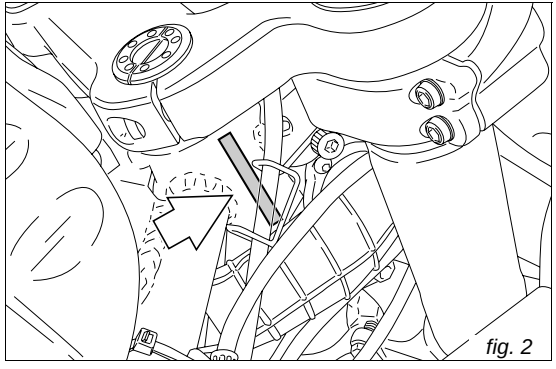


fig. 2

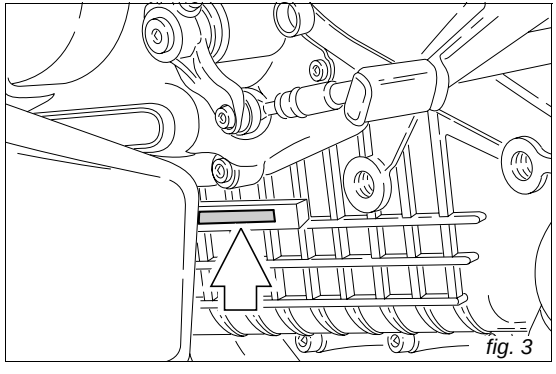


fig. 3

Attenzione
Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 4)

1) *Cruscotto*
2) *Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave*
3) *Commutatore sinistro*
4) *Leva comando frizione*
5) *Pedale comando freno posteriore*
6) *Commutatore destro*
7) *Manopola girevole comando acceleratore*
8) *Leva comando freno anteriore*
9) *Pedale comando cambio*

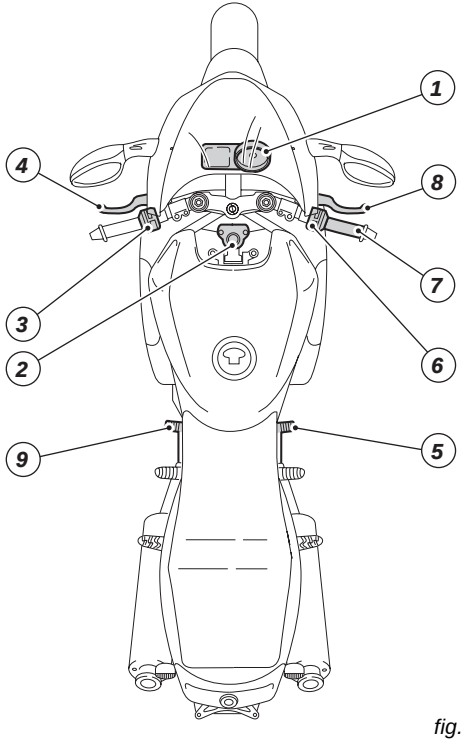


fig. 4

I

Cruscotto (fig. 5.1 e fig. 5.2)

1) ***LCD****, (vedi pag. 14).*

2) ***Pulsanti di comando A e B****.*
Pulsanti utilizzati per la visualizzazione e l'impostazione di parametri del cruscotto.

3) ***Indicatore immobilizer IMMO (giallo ambra).***
L'indicatore rimane acceso in caso di codice chiave errato o non riconosciuto; è lampeggiante nel caso in cui una segnalazione del sistema immobilizer sia stata ripristinata con la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola (pag. 28).

Importante
Il cruscotto è uno strumento che consente la diagnosi del sistema di iniezione/accensione elettronica.
Non utilizzare per nessun motivo questi menù riservati a personale addestrato. Nel caso di accidentale ingresso in questa funzione posizionare la chiave su OFF e rivolgersi ad un centro autorizzato Ducati per effettuare le verifiche necessarie.

4) ***Contagiri (min^{-1}).***
Indica il numero di giri al minuto del motore.

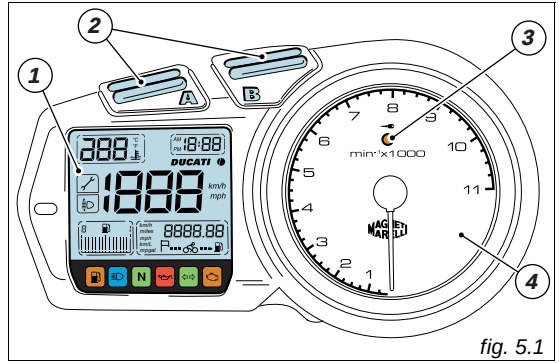


fig. 5.1

5) ***Spia ABS (arancio) (ST3S ABS).***
Si accende per qualche secondo posizionando la chiave su ON (CHECK), successivamente si spegne; ABS attivo.
Si accende e lampeggia per segnalare che l'impianto ABS è stato disattivato tramite l'interruttore del commutatore sinistro (vedi pag. 32).

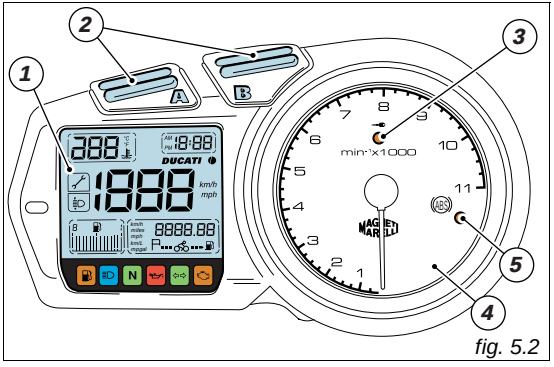


fig. 5.2

Importante
Quando la spia ABS si accende in modo fisso, indica che il dispositivo ABS non sarà disponibile, pur non compromettendo l'efficienza dell'impianto frenante; si consiglia di rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Una possibile causa potrebbe essere l'insufficiente tensione della batteria, è consigliabile pertanto caricarla; un'altra possibile causa potrebbe essere un guasto all'impianto.

LCD – Funzioni principali

Attenzione
Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.

1) ***Indicatore temperatura acqua.***
Indica la temperatura dell'acqua di raffreddamento del motore.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

2) ***Orologio.***

3) ***Tachimetro.***
Indica la velocità di percorrenza del veicolo.

4) ***Display ausiliario.***
Indica in sequenza le indicazioni di contachilometri , contachilometri parziali, velocità media, consumo istantaneo, consumo medio, carburante consumato, autonomia residua e quantità carburante residuo.

5) ***Spia EOBD (giallo ambra).***
Se accesa in modo permanente viene utilizzata dalla centralina per comunicare la presenza di errori ed, in alcuni casi, il conseguente blocco del motore.

Viene inoltre utilizzata come riferimento visivo durante la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore.
Se non sono presenti errori la spia deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su ***ON*** *e deve spegnersi dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 – 2 sec.).*

6) ***Spia indicatori di direzione ⇦⇨ (verde).***
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

7) ***Spia pressione olio motore (rossa).***
*Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando si aumenta il regime di giri.*

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia (7) rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

8) ***Spia folle N (verde).***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

9) ***Spia proiettore abbagliante (blu).***
Si accende per indicare che la luce abbagliante è accesa.

10) ***Spia riserva carburante (gialla).***
Si accende quando il serbatoio è in riserva; sono rimasti circa 6,5 litri di carburante.

11) ***Display carburante.***
Questa funzione indica il livello del carburante presente nel serbatoio del veicolo. Quando rimane accesa

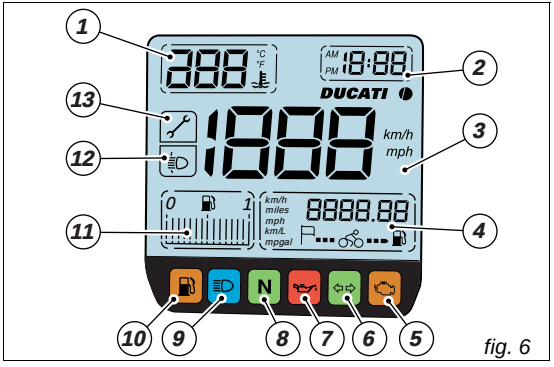


fig. 6

(lampeggiante) l'ultima barra, si accende la spia riserva (10).

12) ***Indicatore regolazione verticale proiettore.***
L'accensione della spia segnala l'ingresso dell'utente nella modalità di regolazione verticale del proiettore.

13) ***Indicatore manutenzione preventiva.***
L'accensione della spia segnala il raggiungimento della percorrenza stabilita per la manutenzione preventiva. La spia risulterà lampeggiante per i 50 km successivi all'accensione. In seguito la spia risulterà fissa. Il reset del sistema verrà eseguito dall'Officina Autorizzata DUCATI che provvederà alla manutenzione.

I

LCD – Impostazione/visualizzazione parametri

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON** o **Key-ON**) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione: lancette, display e spie (vedi fig. 7).*

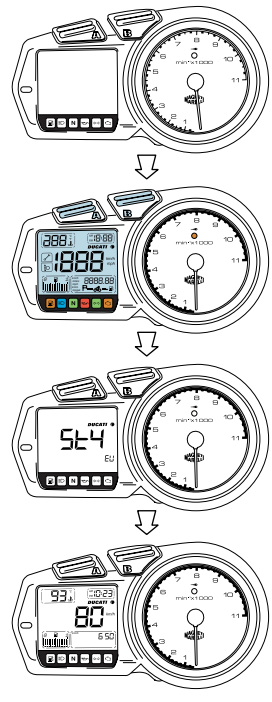


fig. 7

Indicazione temperatura acqua *(fig. 8)*
Indica la temperatura dell'acqua di raffreddamento del motore.
Quando la temperatura va sotto i 40 °C/104 °F sul display compare la scritta "LO" lampeggiante.
Quando la temperatura dell'acqua è compresa tra 40 °C/ 104 °F e 120 °C/248 °F il display indica la temperatura con valori fissi.
Quando la temperatura dell'acqua è compresa tra +121°C /250 °F e +124°C /255 °F sul display compare la scritta "HI" lampeggiante.
Quando la temperatura dell'acqua è a +125°C /257 °F sul display compaiono le linee "---" lampeggianti e contemporanea accensione della spia EOBD (5, fig. 6).

Note
Se il sensore che rileva la temperatura è scollegato il display indica le linee "- - -" e contemporaneamente si accende la spia EOBD (5, fig. 6).

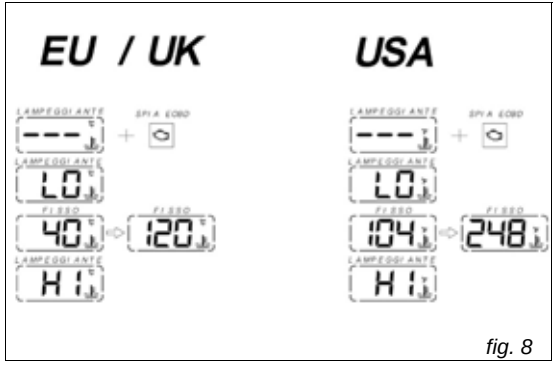


fig. 8

I

Funzione regolazione orologio

Premere il pulsante (A, fig. 5.1), per 2 secondi, la scritta AM lampeggia. Se viene premuto il pulsante (B), lampeggia la scritta PM; premendo il pulsante (B) si ritorna al passo precedente. Premere il pulsante (A) per confermare la selezione e passare così alla regolazione delle ore che diventano lampeggianti.
Utilizzare il pulsante (B) per modificare l'indicazione dell'ora. Se viene premuto il pulsante (B) per più di 5 sec., il conteggio è più veloce. Premere il pulsante (A) per confermare la selezione e passare così alla regolazione dei minuti. Utilizzare il pulsante (B) per modificare l'indicazione dei minuti. Se viene premuto il pulsante (B) per più di 5 sec., il conteggio è più veloce. Premere il pulsante (A) per confermare la selezione ed uscire dalla modalità di regolazione orologio, tornando alla funzionalità normale.

Visualizzazione funzioni del display ausiliario *(fig. 9)*

*Premendo il pulsante (B, fig. 5.1) con chiave **ON** si esegue uno scroll di tipo sequenziale delle seguenti funzioni:*

- *Totalizzatore*
- *Totalizzatore parziale (TRIP)*
- *Velocità media*
- *Consumo istantaneo*
- *Consumo medio*
- *Benzina consumata*
- *Autonomia residua*
- *Livello carburante digitale*

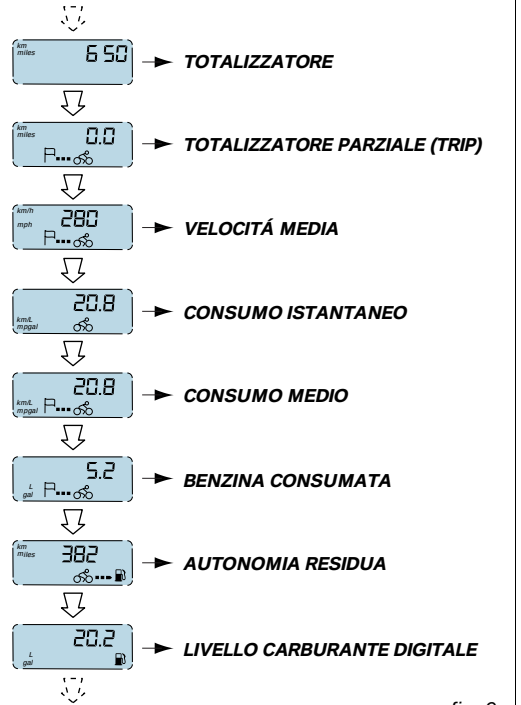


fig. 9

Funzione "Totalizzatore" *(fig. 10)*
Indica la distanza totale percorsa dal veicolo.

***Funzione "Totalizzatore parziale** (TRIP)**"** (fig. 10)*
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento. È possibile azzerare questo parametro entrando in questa funzione e premendo il pulsante (A, fig. 5.1), per almeno 2 secondi. Al raggiungimento dei 9999.9 km (o miglia) il display si azzererà automaticamente.

Funzione "Velocità media" *(fig. 10)*
Indica la velocità media di percorrenza del veicolo. Il calcolo della velocità media viene fatto partendo dall'ultimo reset del "Totalizzatore parziale (TRIP)". Al raggiungimento dei 280 km/h (174 mph), il display indicherà le linee "---".

Funzione "Consumo istantaneo" *(fig. 10)*
Quando il veicolo è in movimento con motore acceso il display indicherà il dato numerico del consumo istantaneo. Se il veicolo non è in movimento, ma il motore è acceso, il display indicherà le linee fisse "--.-". Con motore spento e veicolo fermo il display indicherà "0.0".

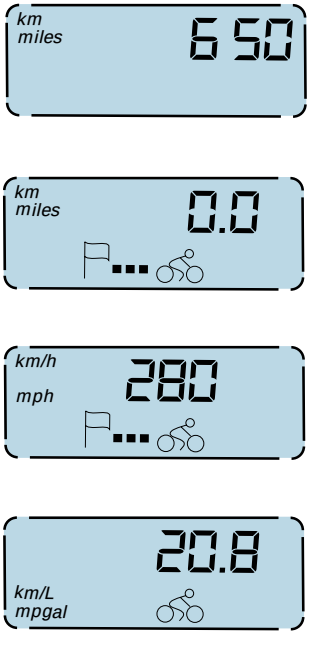


fig. 10

I

Funzione “Consumo medio” *(fig. 11)*
Quando il veicolo è in movimento con motore acceso, il display indicherà il dato numerico del consumo medio. In corrispondenza dell'azzeramento del "totalizzatore parziale" (TRIP) il display indicherà le linee "--.-" e aggiornerà il dato dopo 2 km percorsi. Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceso, il display indicherà l’ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento.

Funzione “Benzina consumata” *(fig. 11)*
Indica la benzina consumata dal veicolo durante la percorrenza. Il calcolo viene fatto partendo dall’ultimo reset del “Totalizzatore parziale (TRIP)”. Al raggiungimento del dato 9999,9 litri (2201.9 gal. U.K. - 2641.9 gal. U.S.A.), il display indicherà le linee "--.-".

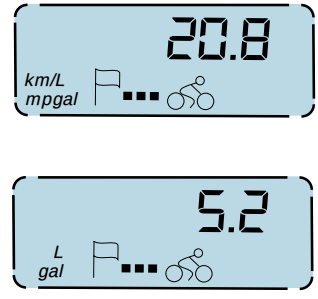


fig. 11

Funzione "Autonomia residua" *(fig. 12)*
Indica quanta strada può essere ancora percorsa dal veicolo. Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceso, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento. Se il sistema è in questa funzione, all'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il sistema visualizza le lineette "--.-" per tutto il tempo in cui la spia riserva rimarrà accesa.

Note
L'invio del dato viene aggiornato ogni 10 secondi.

Funzione "Livello carburante digitale" *(fig. 12)*
Indica quanto carburante è ancora presente all'interno del serbatoio del veicolo. In corrispondenza dell'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il display indicherà le linee "--.-" e lampeggerà il simbolo della pompa benzina.
Accensione spia riserva:
6 litri di carburante ancora presente nel serbatoio.
In corrispondenza dell'accensione della spia riserva (10, fig. 6) il display indicherà le linee "--.-" e il digit della pompa benzina comincerà a lampeggiare. Se il veicolo è in movimento con motore acceso, il display indicherà il dato numerico di autonomia residua. Se il veicolo non è in movimento con motore acceso oppure il veicolo non è in movimento con motore spento, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento del dato.

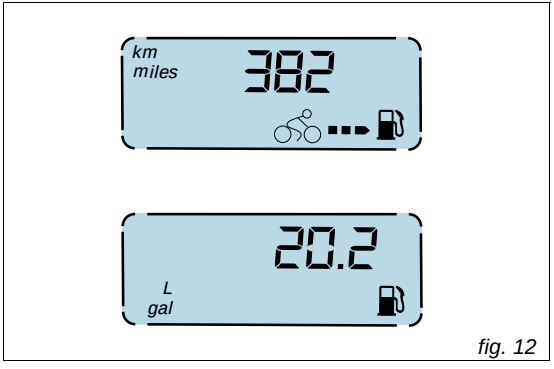


fig. 12

I

Regolazione verticale proiettore *(fig. 13.1 – fig. 13.2)*
Questa funzione permette di regolare verticalmente l'assetto del proiettore anteriore. Per entrare in questa funzione tenere premuto il pulsante (B, fig. 5.1) e girare la chiave in posizione ***ON****; sul display comparirà un valore (fig. 13.2) che identifica la posizione del faro e la spia sul display l'indicatore regolazione verticale proiettore (12, fig. 6) si illuminerà.*
L'escursione verticale del faro và da 3 a -3 per un totale di 7 posizioni (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

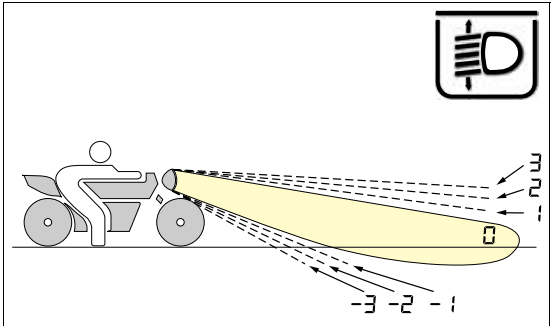


fig. 13.1

Per muoversi verso il basso premere il pulsante (A, fig. 5.1), per muoversi verso l'alto premere il pulsante (B, fig. 5.1).
Sul display inoltre, a sinistra del numero, sono indicate delle "linee guida" fisse che indicano se la posizione, rispetto allo "0", è superiore o inferiore (lampeggianti invece durante il movimento per indicare se il faro si stà muovendo verso l'alto o verso il basso).
Per uscire dalla funzione occorre commutare la chiave su OFF.
Ogni volta che si esce dalla funzione viene memorizzata la posizione del faro selezionata.

Note
Quando si è all'interno di questa funzione, viene inibita l'accensione del veicolo.

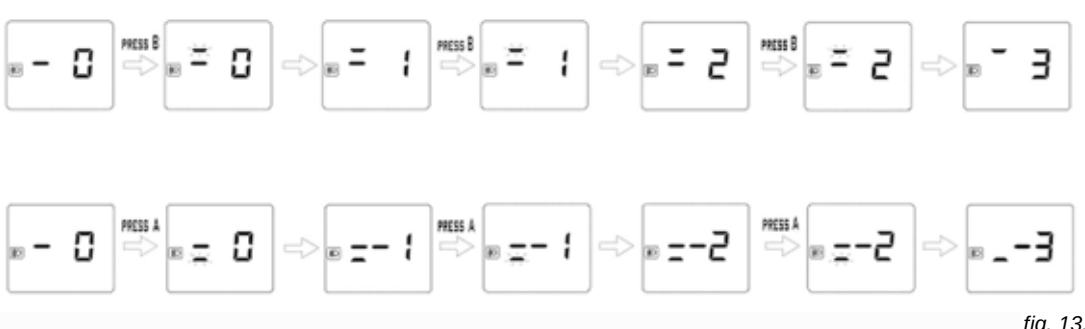


fig. 13.2

I

Funzione selezioni speciali: modello veicolo e unità di misura *(fig. 14)*

In automatico la centralina comunica al cruscotto il veicolo e l'unità di misura corretti da visualizzare nel display; per forzare la modifica di questi parametri premere contemporaneamente i pulsanti (A, fig. 5.1) e (B, fig. 5.1) e portare l'interruttore a chiave da OFF a ON. Sul display compare il modello del veicolo e la versione in modo lampeggiante. Premere il pulsante (B) per visualizzare in sequenza tutte le impostazioni possibili. Per memorizzare la selezione premere il pulsante (A) per almeno 5 secondi, fino alla visualizzazione sul display della sigla OFF e successivamente portare l'interruttore a chiave su OFF.

Note
Quando si è all'interno di questa funzione, viene inibita l'accensione del veicolo.

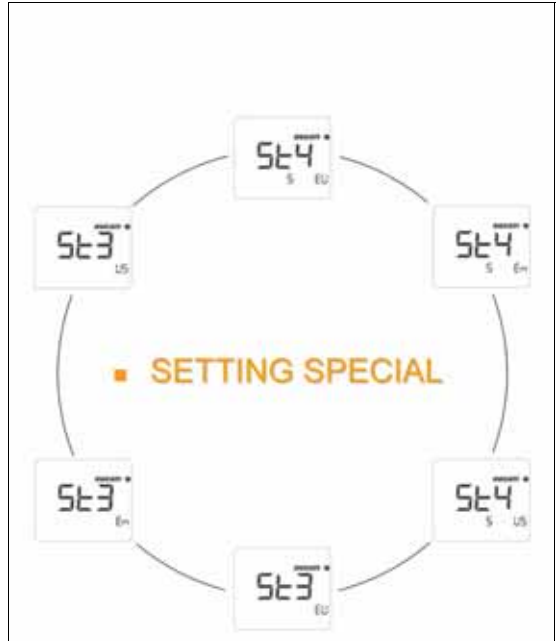


fig. 14

Funzione retroilluminazione

La retroilluminazione del cruscotto è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.
In questo caso il cruscotto, grazie a dei sensori che rilevano l'intensità di luce e la temperatura ambiente, attiva o disattiva automaticamente la retroilluminazione.

Funzione luminanza spie

Questa funzione è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.
L'intensità delle spie viene regolata automaticamente dal cruscotto a seconda della quantità di luce esterna che viene rilevata.

Funzione autospegnimento fari

Questa funzione permette di ridurre il consumo della batteria, regolando automaticamente lo spegnimento dei fari.
Il dispositivo entra in funzione in due casi:

- *nel primo caso, se si commuta la chiave da OFF a ON e non viene eseguito nessun avviamento motore. Dopo 60 secondi il proiettore viene disattivato e riavviato solo al successivo chiave OFF / chiave ON.*
- *nel secondo caso, dopo il normale utilizzo della moto, con i fari accesi, se viene spento il motore tramite l'interruttore ARRESTO MOTORE (2, fig. 21). Dopo 60 secondi dallo spegnimento del motore, il proiettore verrà disattivato e riavviato in corrispondenza del successivo avviamento motore.*

Note

Anche nella fase di avviamento il sistema spegne i fari e li riaccende solo quando il motore è avviato o comunque quando viene rilasciato il pulsante (3, fig. 21).

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

I

Chiavi (fig. 15)
Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave ROSSA (A)*
- *n°2 chiavi NERE (B)*

Attenzione
La chiave rossa é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi nere, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

La chiave rossa svolge le stesse funzioni delle chiavi nere, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Attenzione
Urti violenti potrebbero danneggiare elettronici contenuti nella chiave.

Note
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave rossa, in un luogo sicuro. Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

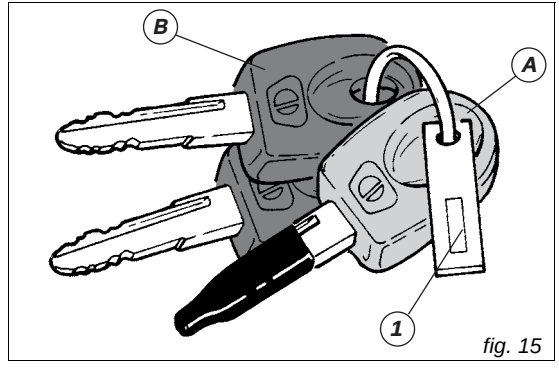


fig. 15

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 16) sulla quale è riportato il codice elettronico (A, fig. 17), da utilizzare in caso di avviamento di emergenza e quindi mancata accensione dopo il ***key-on****.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura con la manopola acceleratore (vedi pag. 28).

Questa procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" indicata dall'accensione della spia giallo ambra EOBD (5, fig. 6).

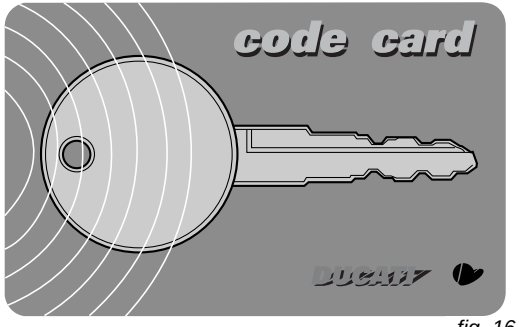


fig. 16

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los codigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

*1) Portare la chiave su **ON** e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia EOBD (5, fig. 6) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.*

2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.

3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.

4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD pari alla prima cifra del codice segreto. Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, poi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.

Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).

5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, si potranno verificare due casi:

A) la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi, oppure se i giri del motore superano la soglia di 1000 min^{-1}.

B) la spia IMMO (3, fig. 5.1 e fig. 5.2) lampeggia fino a quando i giri del motore non superano i 1000 min^{-1}, oppure fino a quando non viene riavviato il motore.

6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD e IMMO rimangono accese ed è possibile ripetere le operazioni a partire dal punto 2 per un numero illimitato di volte.

Note

*Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su **OFF** e ripetere la sequenza dal punto (1).*

Funzionamento

*Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da **ON** a **OFF**, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da **OFF** a **ON (Key-ON)**:*

1) se il codice viene riconosciuto, la spia IMMO, posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante ⓘ avviamento motore, il motore si avvia;

*2) se la spia IMMO rimane accesa, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione **OFF** e poi di nuovo in **ON**, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.*

3) Se la spia IMMO rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola).

Importante

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Per la richiesta di chiavi supplementari, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI, portando tutte le chiavi a disposizione e la CODE CARD.

La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al Cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate, durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

I

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 18)
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

*A) **ON:** abilita il funzionamento di luci e motore;*
*B) **OFF:** disabilita il funzionamento di luci e motore;*
*C) **LOCK:** lo sterzo è bloccato;*
*D) **P:** luce di posizione accesa e sterzo bloccato.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

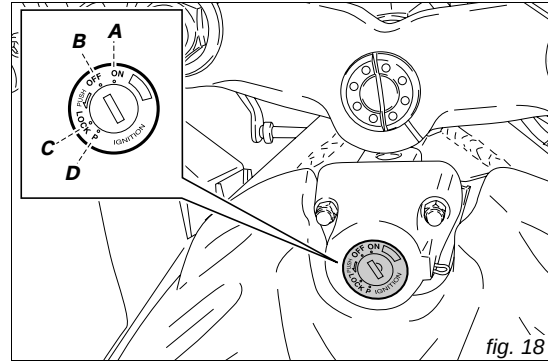


fig. 18

Commutatore sinistro (fig. 19.1 e fig. 19.2)

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione = luce anabbagliante accesa;
posizione = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione = svolta a sinistra;
posizione = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante = avvisatore acustico.

4) Pulsante = lampeggio abbagliante.

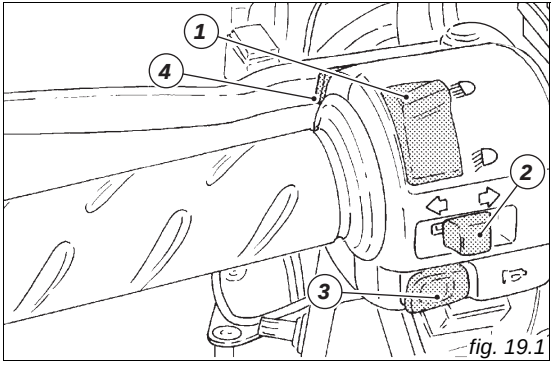


fig. 19.1

ST3S ABS

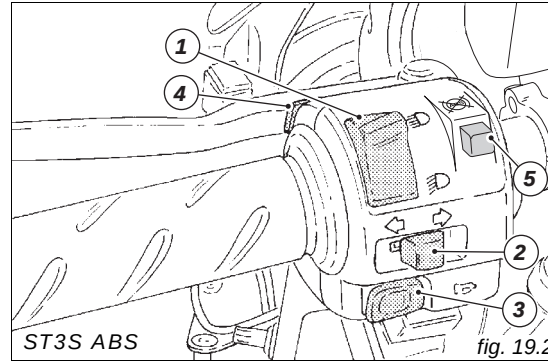
5) Pulsante (⊗) = ABS disattivato.
Per disattivare il sistema ABS tenere premuto il pulsante per più di 3 secondi, fino all'accensione lampeggiante della relativa spia arancio sul cruscotto. Rilasciare il pulsante ABS.

Note
Tenendo premuto il pulsante oltre i 5 secondi o rilasciandolo prima dell'accensione della spia ABS il sistema rimane attivo.

Attenzione
*Questa operazione deve essere eseguita solo a veicolo fermo (chiave su **ON**).*

Note
La spia arancio continua a lampeggiare per ricordare che il sistema ABS è stato disattivato.

Note
*Il sistema ABS si ripristina automaticamente posizionando la chiave su **OFF**, alla successiva accensione (chiave su **ON**), diverrà nuovamente attivo.*



ST3S ABS *fig. 19.2*

Leva comando frizione (fig. 20)
La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola sul manubrio. Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.
Tenere conto che: la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.
Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione
La regolazione della leva frizione va effettuata a motociclo fermo.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto laterale esteso ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto laterale deve essere chiuso).

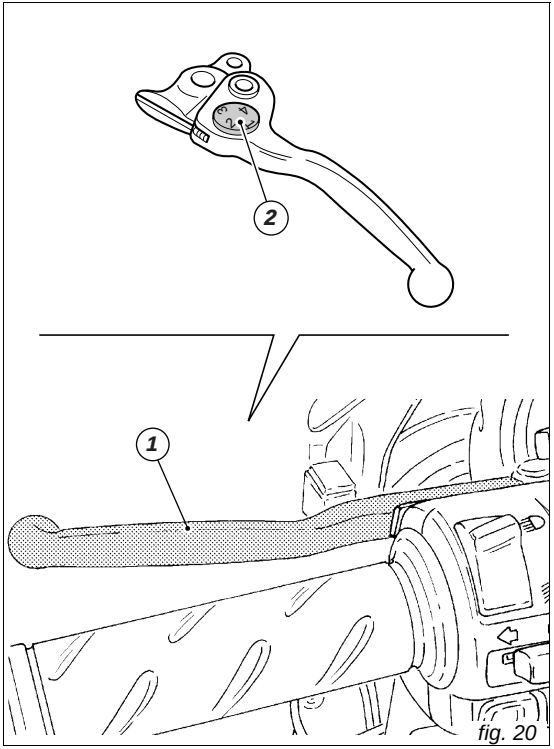


fig. 20

I

Commutatore destro (fig. 21)
1) Pulsante ⚠ = lampeggiatori di emergenza
Premuto attiva contemporaneamente tutti gli indicatori di direzione.
Per disattivare i lampeggiatori premere nuovamente il pulsante.

*2) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:*
*posizione ⟳ (**RUN**) = marcia;*
*posizione ⊗ (**OFF**) = arresto del motore.*

⚠ *Attenzione*
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione ⟳ per poter procedere all'avviamento del motociclo.

● *Importante*
*Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (2) e lasciare la chiave d'accensione su **ON** può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

3) Pulsante ⏲ = avviamento motore.

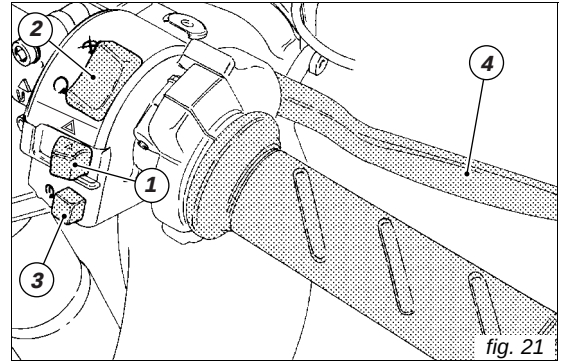


fig. 21

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 22)
La manopola girevole, sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore (fig. 22)
Tirando la leva (1) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

La leva di comando è dotata di un pomello (2) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.
Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.
Tenere conto che:
la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.

⚠ *Attenzione*
La regolazione della leva freno anteriore va effettuata a motociclo fermo.

⚠ *Attenzione*
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 61.

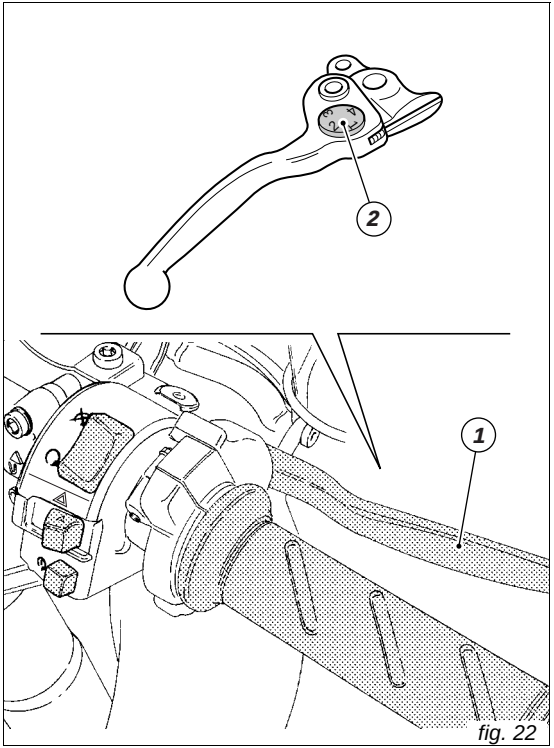


fig. 22

I

Pedale comando freno posteriore (fig. 23)
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

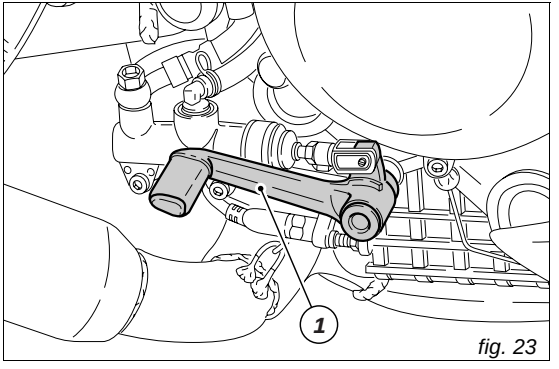


fig. 23

Pedale comando cambio (fig. 24)
*Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:*
*in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

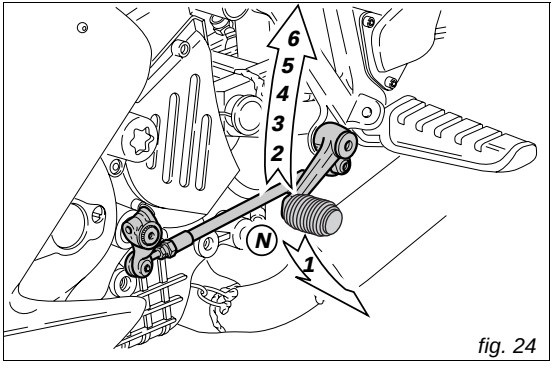


fig. 24

Regolazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore (fig. 25, fig. 26)
Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).

Note
Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

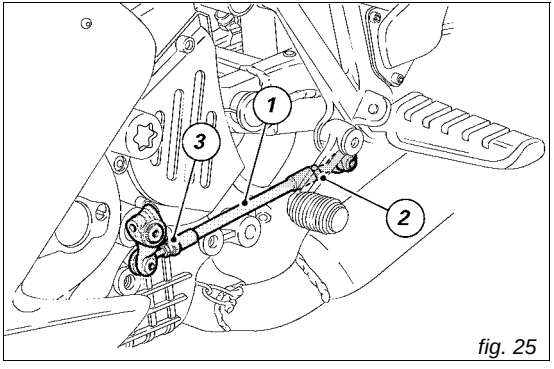


fig. 25

I

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (4).
Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (4).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.

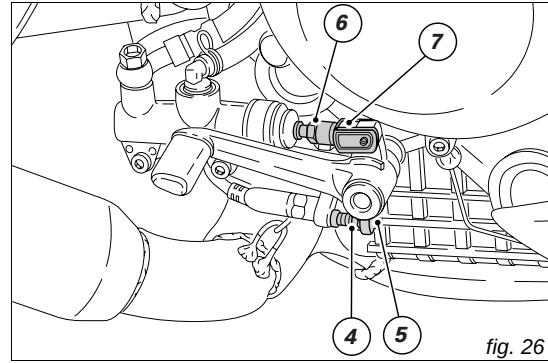


fig. 26

Posizione sul motociclo (fig. 27)

1) *Tappo serbatoio carburante.*
2) *Serratura sella e portacasco.*
3) *Cavalletto laterale.*
4) *Impugnatura per sollevamento motociclo.*
5) *Cavalletto centrale.*
6) *Specchi retrovisori.*
7) *Dispositivi di registro forcella anteriore.*
8) *Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.*
9) *Presa di corrente.*
10) *Catalizzatore.*

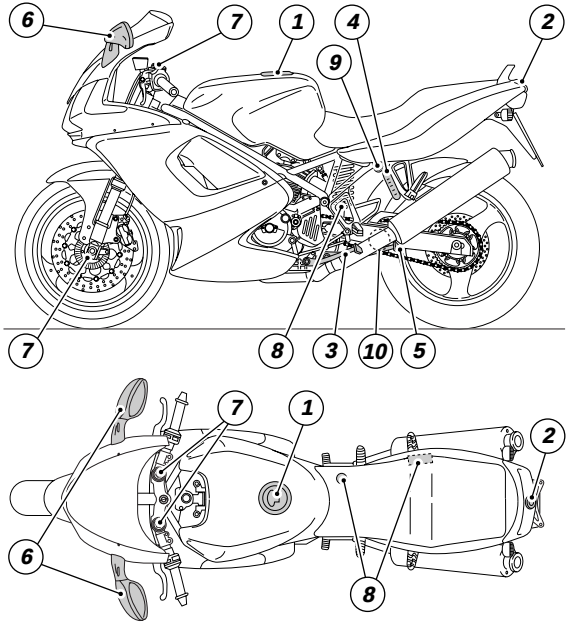


fig. 27

Tappo serbatoio carburante (fig. 28)

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note
È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione
Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 64) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

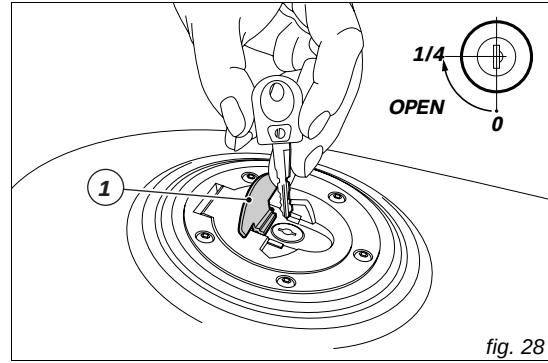


fig. 28

Serratura sella e portacasco

***Apertura** (fig. 29)*
Inserire la chiave nella serratura (4) e ruotarla in senso orario per circa 1/4 di giro fino ad ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilare la sella dai fermi (1) anteriori tirandola all'indietro.
Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (2) (vedi pag. 65). Far passare il cavetto nel casco ed inserire in uno dei due ganci (3) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco (fig. 30) e rimontare la sella per fissarlo.

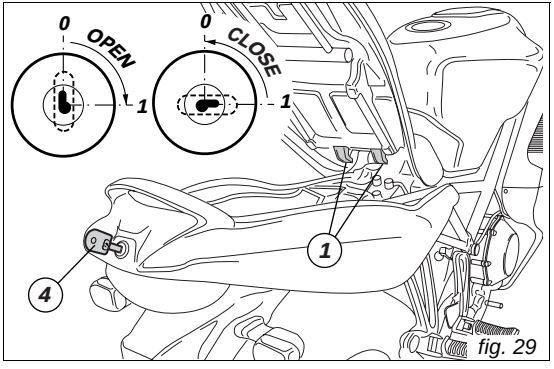


fig. 29

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

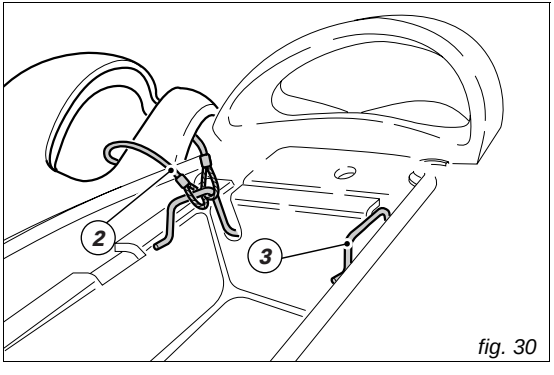


fig. 30

Chiusura
Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

Lucchetto antifurto *(fig. 31)*
Sotto la sella é alloggiato il lucchetto antifurto (1) rimuovere l'elastico (2) per estrarlo.
Si consiglia di utilizzarlo, come supporto al bloccasterzo, quando si parcheggia il motociclo in un luogo poco sicuro.

Attenzione
L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc.) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

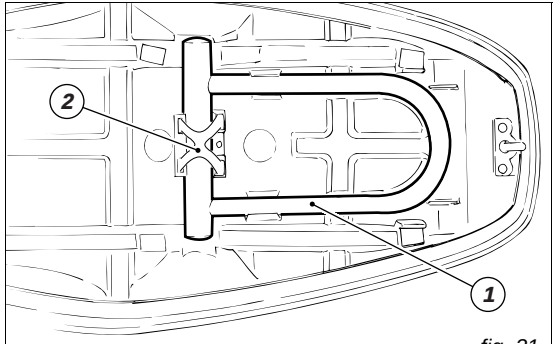


fig. 31

Cavalletto laterale (fig. 32)

Importante
Utilizzare il cavalletto laterale per sostenere il motociclo solo per brevi soste.
Prima di azionare il cavalletto laterale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc. possono determinare infatti, rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto nella posizione di "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note

È possibile avviare il motociclo con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere alzato).

Maniglia sollevamento motociclo

Per agevolare il posizionamento del motociclo sul cavalletto centrale o per sostenerlo nelle piccole manovre di parcheggio utilizzare la maniglia (1, fig. 33) infulcrata sulla staffa portapedana passeggero sinistra.
Ruotare la maniglia verso l'esterno per poterla utilizzare; finito il suo utilizzo rilasciarla, automaticamente ritorna in posizione.

Presa di corrente

Il motociclo é dotato di una presa di corrente specifica (2, fig. 33) per alimentare accessori dedicati.
La presa è protetta da un fusibile da 20A.

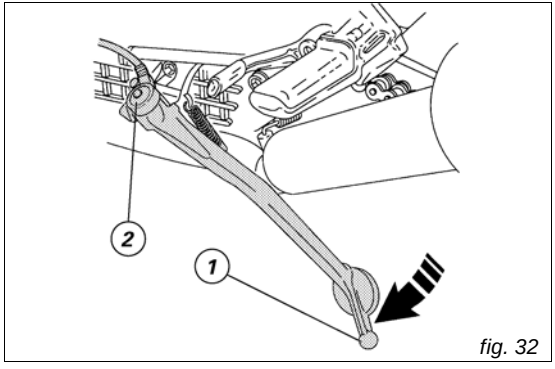


fig. 32

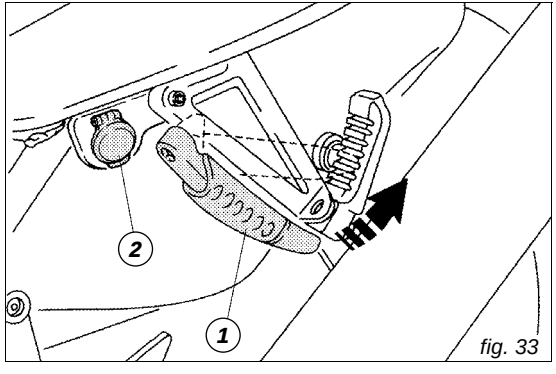


fig. 33

I

Cavalletto centrale

Per parcheggiare stabilmente il motociclo utilizzate sempre il cavalletto centrale (1, fig. 34). La sua struttura permette di sostenere il motociclo anche nella condizione di pieno carico.

Attenzione

Prima di azionare il cavalletto centrale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Con la mano sinistra tenere la manopola sinistra e con l'altra la maniglia (2, fig. 35). Spingere con il piede destro sulla superficie d'appoggio (3) del cavalletto centrale, fino a portarlo a contatto con il suolo; contemporaneamente tirare con la maniglia il motociclo verso l'alto e all'indietro. Per riportare il cavalletto centrale in posizione di riposo è sufficiente spingere in avanti il motociclo, tenendolo per i semimanubri, fino a che la ruota posteriore non arriva a contatto col suolo. Il ritorno in posizione del cavalletto é automatico.

Attenzione

Verificare sempre prima di ripartire che il cavalletto centrale si trovi in posizione di riposo.

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta del cavalletto (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra).

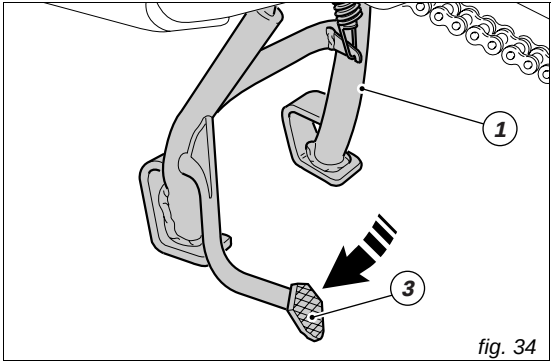


fig. 34

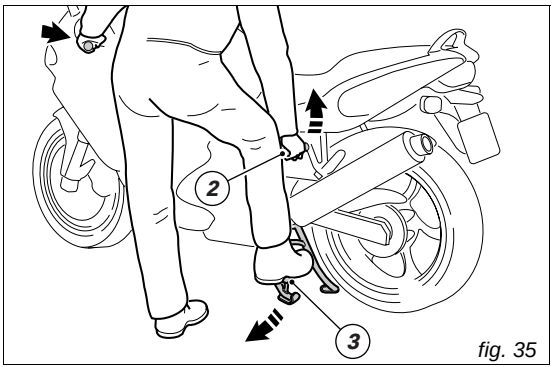


fig. 35

Specchi retrovisori (fig. 36)
Gli specchi retrovisori del motociclo sono composti da due parti unite da una speciale molla interna che permette una rotazione controllata dello specchio, rispetto al cupolino, in caso di urto. Dopo lo spostamento questa molla permette allo specchio di tornare nella posizione originale.

Note
Gli specchietti retrovisori non devono mai essere piegati: la molla interna è solo un sistema di sicurezza.

Importante
In caso di distacco di una delle parti, per la riparazione o la sostituzione dello specchio, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Non viaggiare senza specchi retrovisori, la mancanza della visuale posteriore può generare incidenti molto gravi.

Le lenti degli specchi sono bifocali per ottenere una più ampia visuale del campo visivo posteriore, senza zone cieche:

A) superficie interna = immagine riflessa reale;
B) superficie esterna = immagine riflessa amplificata.

Attenzione
Gli oggetti riflessi sono più vicini di quanto appaiano; questo fenomeno è amplificato nella superficie esterna (B).

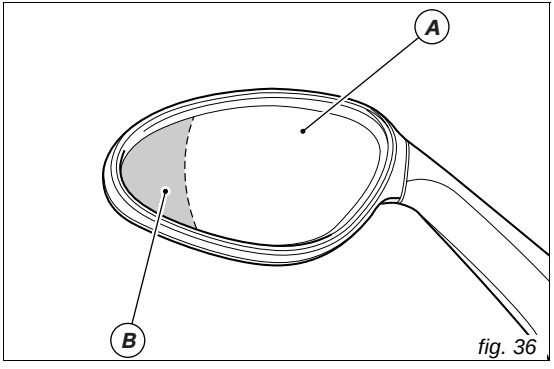


fig. 36

I

Registri di regolazione forcella anteriore (ST3)
La forcella del motociclo è regolabile solo nella fase di precarico.

La regolazione avviene per mezzo del registro esterno estensione:

1) (fig. 37) per modificare il precarico delle molle interne.

Regolazione standard:
Precarico molla (A, fig. 37): 16 mm

Range di regolazione:
Precarico molla (A, fig. 37): 10÷25 mm

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotare il registro ad estremità esagonale (1) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

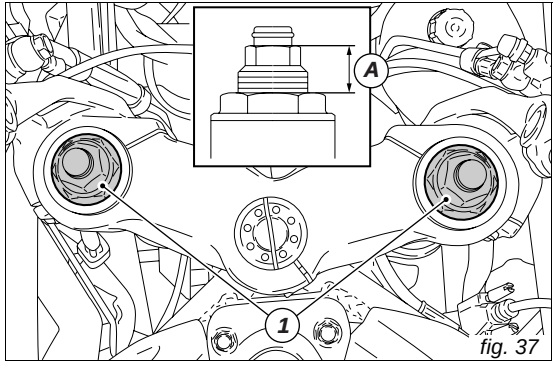


fig. 37

Registri di regolazione forcella anteriore (ST3S ABS)
La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:
1) (fig. 38) per modificare il freno idraulico in estensione;
2) (fig. 38) per modificare il precarico delle molle interne;
3) (fig. 39) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.
Per agire sul registro (3, fig. 39) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.
Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

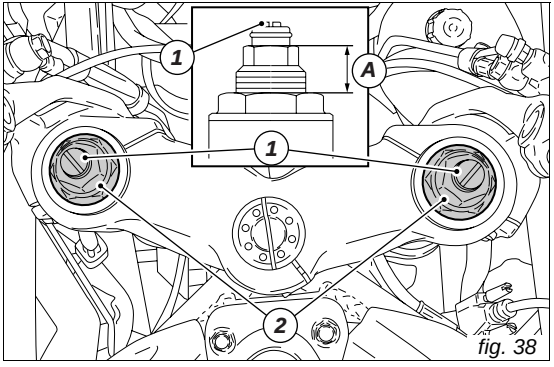


fig. 38

I

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 12 click;
estensione: 11 click.
Precarico molla: 16 mm

Range di regolazione:
compressione:16 click
estensione:14 click
Precarico molla (A, fig. 38): 10 ÷ 25 mm

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotare il registro ad estremità esagonale (2, fig. 38) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

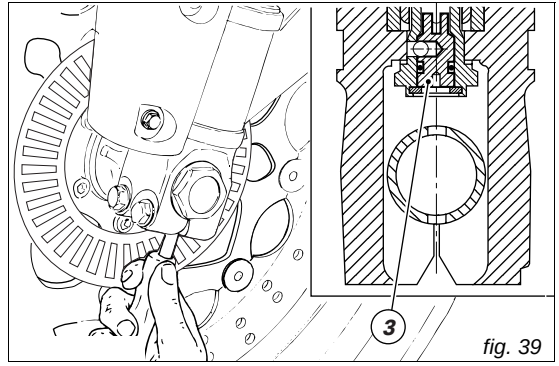


fig. 39

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (ST3)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.

Il registro (1, fig. 40), posto sul lato posteriore destro in corrispondenza della centralina, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Il registro (2, fig. 41) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore, regola il freno idraulico nella fase di compressione.

*Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno **H**, viceversa si diminuisce **S**.*

Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare:

- *registro (1) di 2,5 giri;*
- *registro (2) di 12 click.*

Precarico molla: 18 mm.

La ghiera (3, fig. 41), posta nella parte superiore dell'ammortizzatore, registra il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla ruotare, con la chiave a settore in dotazione, la ghiera. Ruotando in senso antiorario o in senso orario la ghiera si aumenta o diminuisce il precarico.

Lunghezza STANDARD della molla precaricata sull'ammortizzatore: 160 mm.

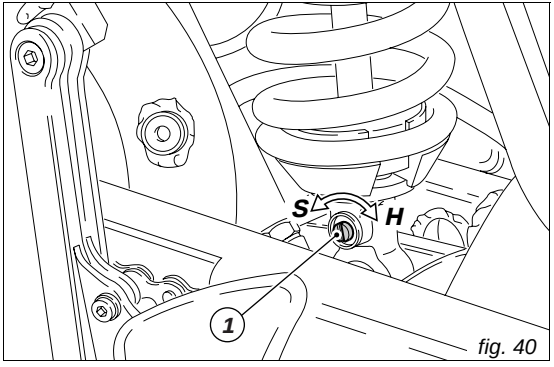


fig. 40

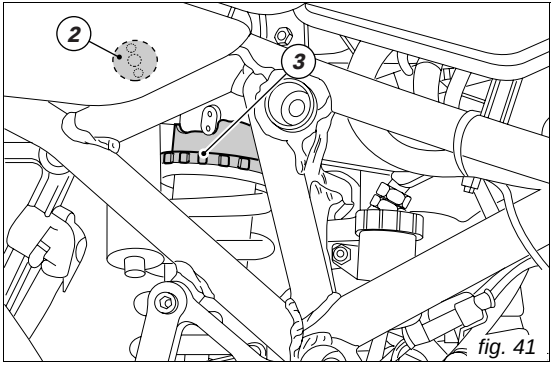


fig. 41

Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Importante

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (ST3S ABS)
L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.
Il registro (1, fig. 42), posto sul lato posteriore destro in corrispondenza della centralina, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (2, fig. 43) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore, regola il freno idraulico nella fase di compressione.
*Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno **H**, viceversa si diminuisce **S**.*
Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario):
- svitare il registro (1) di 14 click.
- svitare il registro (2) di 14 click.
Precarico molla: 20,5 mm

Range di regolazione:
estensione: 20 click
compressione: 20 click
Precarico molla: 20 ÷ 30 mm
Il pomello (3, fig. 43), posto nella parte posteriore destra sotto la pedana passeggero, registra il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotare, con la mano il pomello (3). Ruotando il pomello in senso antiorario o in senso orario si diminuisce o aumenta il precarico.
Lunghezza STANDARD della molla precaricata sull'ammortizzatore: 149,5 mm.

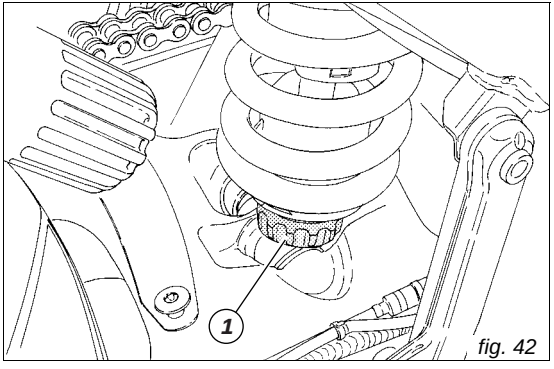


fig. 42

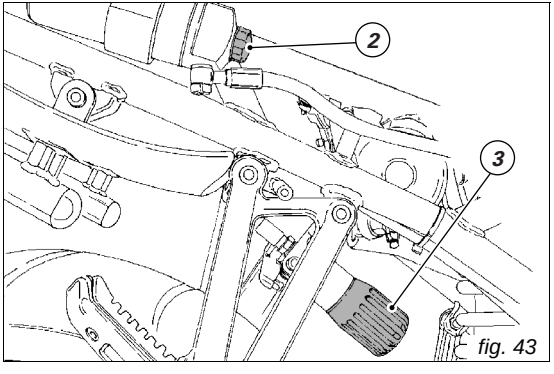


fig. 43

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Importante

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Variazione assetto motociclo (fig. 44 - fig. 45 - fig. 46)
L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 44) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore.
Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).

Note
Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Attenzione
La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.

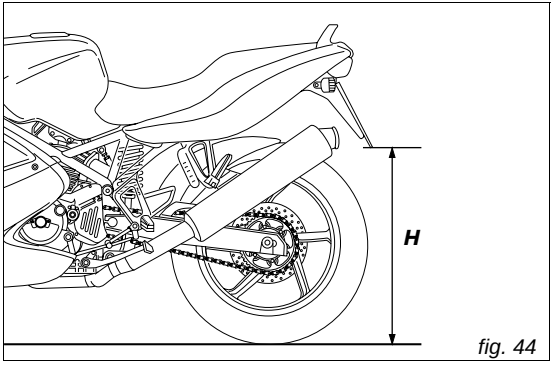


fig. 44

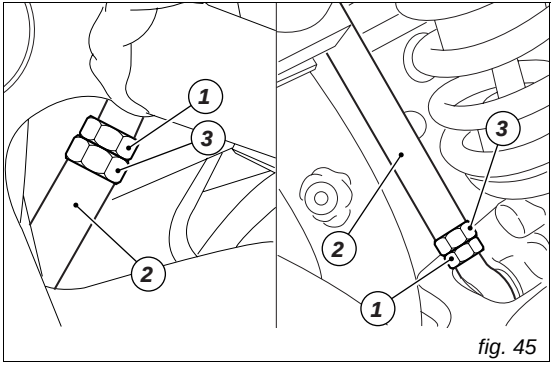


fig. 45

I

La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).

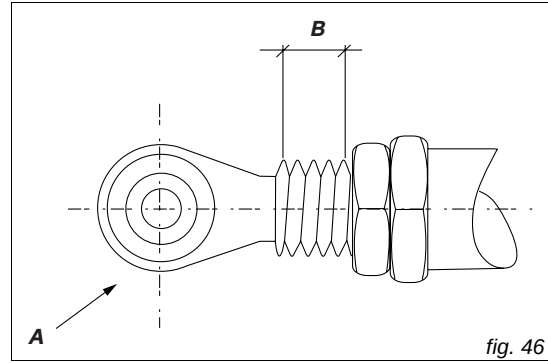


fig. 46

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 47)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

1) *Fino a 1000 km;*
2) *Da 1000 a 2500 km.*

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 6.000 min^{-1} .
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche del motociclo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i: 7.500 min^{-1}.

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

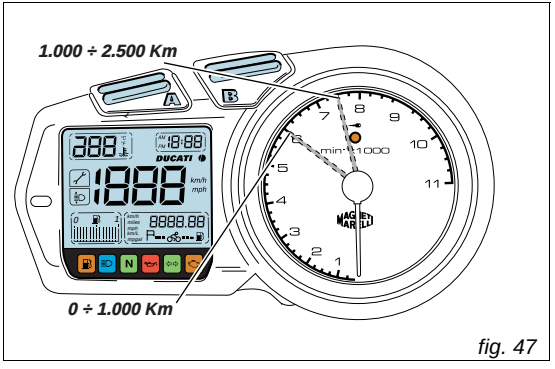


fig. 47

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:
Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 64).
Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 90).
Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.
Liquido di raffreddamento
Controllare il livello del liquido nel serbatoio d'espansione; eventualmente rabboccare (pag. 74).
Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 88).
Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.
Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del clacson. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 82).
Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.
Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 42 e pag. 42) e centrale (pag. 44).
Spia ABS
Controllare, posizionando la chiave su ON, che la spia si accenda per alcuni secondi; il suo spegnimento identifica la funzionalità del sistema ABS.

Attenzione
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

I

Dispositivo ABS (ST3S ABS)

Verificare la perfetta pulizia delle ruote foniche anteriore (1) e posteriore (2).

⚠ *Attenzione*

L'ostruzione delle finestre di lettura compromette il corretto funzionamento del dispositivo.

Se si percorrono terreni molto fangosi è consigliabile disabilitare il dispositivo ABS in quanto si possono verificare malfunzionamenti improvvisi dello stesso.

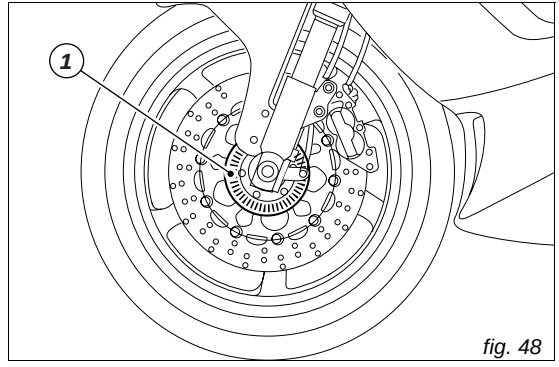


fig. 48

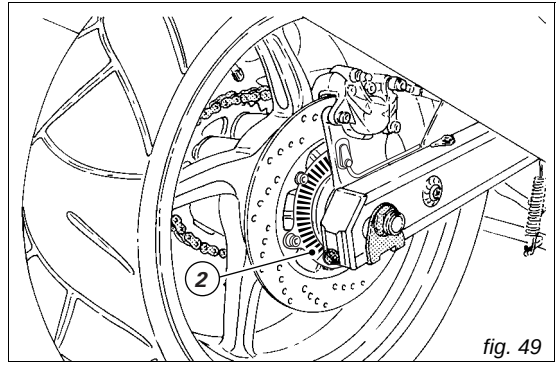


fig. 49

Avviamento motore

Attenzione
Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

*1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 50). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio (pag. 15) deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere alzato).

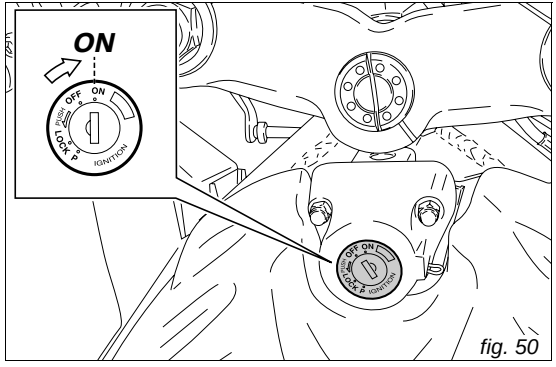


fig. 50

2) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 51) sia nella posizione ∩ (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2).
Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).
Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

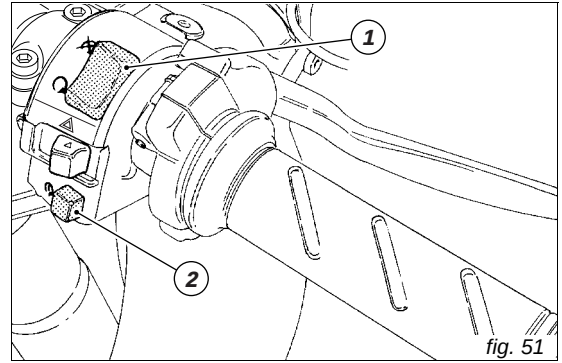


fig. 51

Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi alla marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anomala degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti, disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione (ST3)

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo. Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo. In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poca aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo. Quando si affrontano discese lunghe e ripide utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

I

Sistema ABS (ST3S ABS)

L'uso del freno nelle situazioni particolarmente difficili richiede una notevole sensibilità del guidatore. La frenata è uno dei momenti più difficili e pericolosi nella guida di un veicolo a due ruote: la possibilità di caduta o incidente in questo frangente è infatti statisticamente la più elevata di qualunque altro momento. Quando la ruota anteriore si blocca viene a mancare l'azione stabilizzante dell'attrito, con una conseguente perdita del controllo del veicolo. Al fine di consentire l'efficacia di tutta la capacità frenante del veicolo nelle situazioni di emergenza e di terreni o condizioni climatiche avversi è stato realizzato il sistema di antibloccaggio delle ruote (ABS).

Si tratta di un dispositivo idraulico-elettronico che provvede a gestire la pressione all'interno del circuito frenante nel momento in cui il sensore installato sulla ruota avvisa la centralina che la ruota stessa sta per bloccarsi. Questo momentaneo calo di pressione fa in modo che la ruota continui a girare, mantenendo l'aderenza ideale sul terreno. A questo punto la centralina restituisce la pressione nel circuito riprendendo l'azione frenante e ripete il ciclo fino a quando il problema non sia completamente sparito.

L'entrata in funzione del meccanismo in una frenata si percepisce da una lieve resistenza "pulsante" sulla leva e pedale del freno.

I comandi e la gestione degli impianti frenanti anteriore e posteriore avvengono separatamente, azionati cioè dai rispettivi comandi sulla moto. L'ABS non costituisce pertanto un sistema frenante integrale che gestisce simultaneamente il freno anteriore e posteriore.

Nel caso lo si desideri il sistema ha la possibilità di essere disattivato tramite il pulsante posto sul commutatore sinistro (vedi pag. 32).

Attenzione

Con il sistema ABS disattivato il veicolo conserva le caratteristiche dell'impianto frenante standard, quindi l'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo. Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo. In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poca aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo. Quando si affrontano discese lunghe e ripide utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (fig. 52).*

Importante

Non lasciare la chiave su ON a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

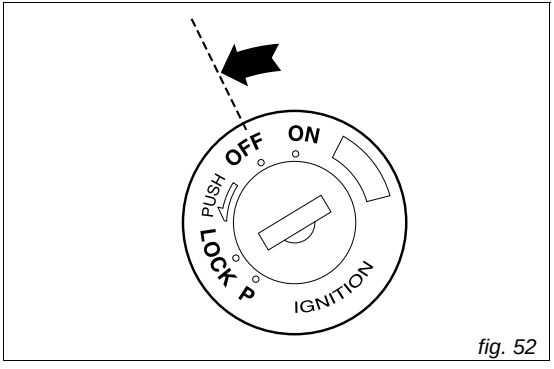


fig. 52

Parcheggio

A motociclo fermo usare il cavalletto centrale per parcheggiarlo (vedi pag. 44).

*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** (fig. 53).*

Si consiglia di montare il lucchetto in dotazione (vedi pag. 44) per prevenire i furti.

Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.

*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.*

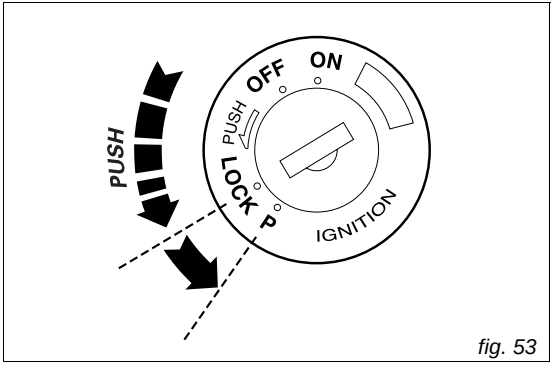


fig. 53

Importante
*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Rifornimento carburante
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 54).

Attenzione
Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

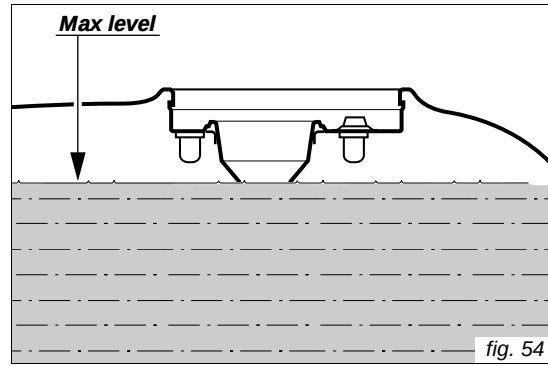


fig. 54

Accessori in dotazione (fig. 55)
Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta contenente:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una tasca con gli attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (8) (vedi pag. 41).

***La busta attrezzi** (fig. 56)*
Contiene:

1) *chiave a tubo esagonale per candele;*
2) *giravite doppio;*
3) *brugole;*
4) *cavetto portacasco;*
5) *prolunga;*
6) *chiave poligonale;*
7) *chiave a settore per ghiera ammortizzatore (non presente nella versione ST3S ABS).*

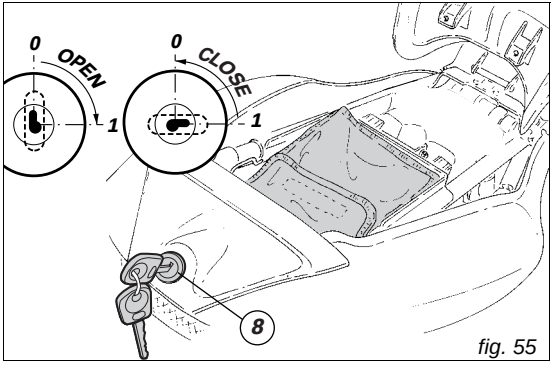


fig. 55

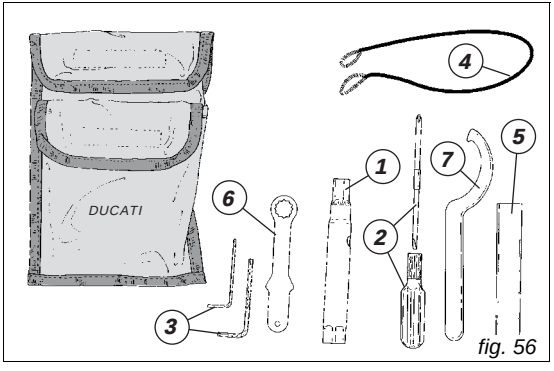


fig. 56

Rimozione della vestizione
Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o scorretto rifissaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Importante
Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglas del cupolino, in corrispondenza delle viti di fissaggio, utilizzare sempre ad ogni rimontaggio le rosette in nylon. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.

Semicarene inferiori
Svitare le quattro viti (1) di fissaggio di ogni semicarena inferiore a quella superiore (fig. 57).

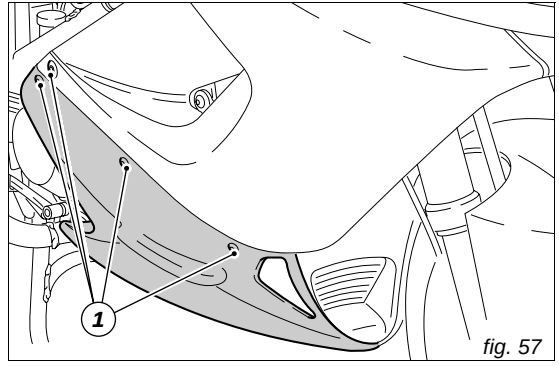


fig. 57

Svitare una delle due viti (2, fig. 58) inferiori che fissano le semicarene tra loro.
Recuperare la rondella (5, fig. 58) e l'inserto wellnut (6, fig. 58) del piastrino (4, fig. 58). Quest'ultimo rimane collegato ad una semicarena inferiore.
Svitare le due viti (3, fig. 58) di fissaggio delle semicarenature inferiori al convogliatore frontale.
Rimuovere il tubo di sfiato (7, fig. 58) dalla relativa sede nella semicarena inferiore sinistra.
Rimuovere le semicarene inferiori.

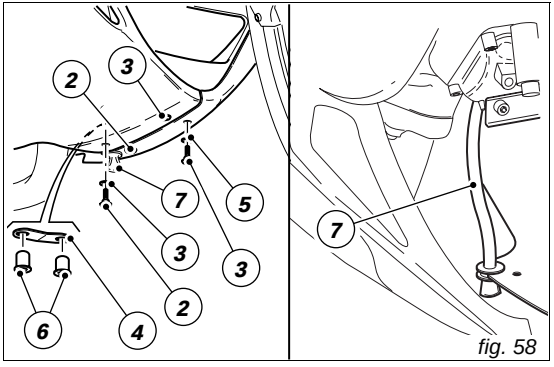


fig. 58

I

Coperture cruscotto

Svitare le due viti (1) di fissaggio della plancia posteriore (2) al cupolino.
Sfilare la plancia posteriore (2) dalla plancia anteriore (3).
Per rimuovere la plancia anteriore (3), svitare le viti (4) e rimuovere il parabrezza (5).

Svitare le viti (6), scollegare il cablaggio dal cruscotto e rimuovere la plancia anteriore (3) completa di cruscotto.

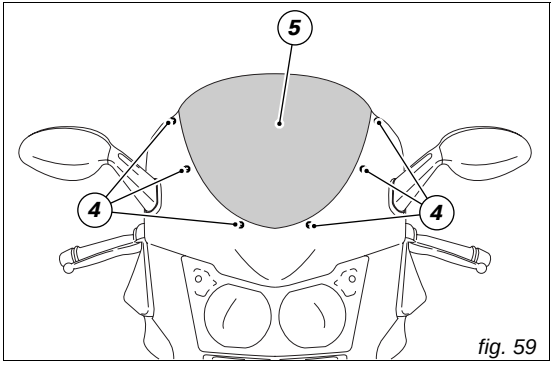


fig. 59

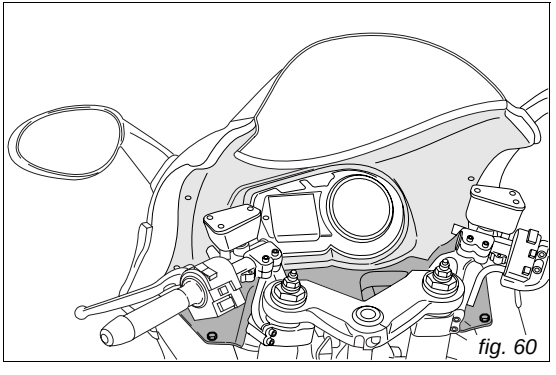


fig. 60

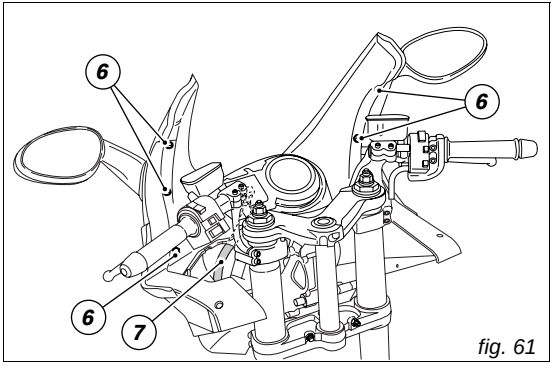


fig. 61

Cupolino

Rimuovere le coperture cruscotto.
Rimuovere gli specchi retrovisori svitando le quattro viti interne (1, fig. 62). Scollegare le connessioni (2, fig. 63) dei cavi degli indicatori di direzione.

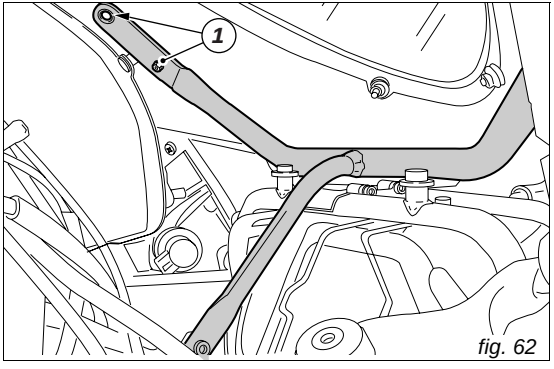


fig. 62

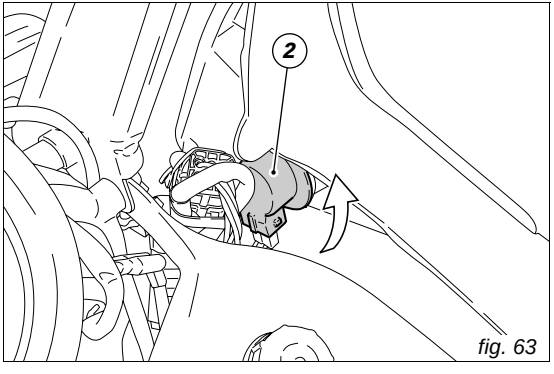


fig. 63

I

Svitare le otto viti (3, fig. 64, fig. 65) di fissaggio del cupolino alle semicarene.
Rimuovere il cupolino sfilandolo dal proiettore.

Importante
Nel rimontaggio è necessario allentare le viti dei due supporti specchi retrovisori, calzare successivamente il cupolino assicurandosi di non schiacciare i cavi degli indicatori di direzione e posizionare gli specchi retrovisori con la relativa guarnizione fissandoli con le viti (1, fig. 62); assestare il cupolino in modo che la parte superiore risulti orizzontale, serrare le viti (3, fig. 64 - fig. 65) cominciando da quelle anteriori ed infine serrare le viti dei supporti allentati in precedenza.

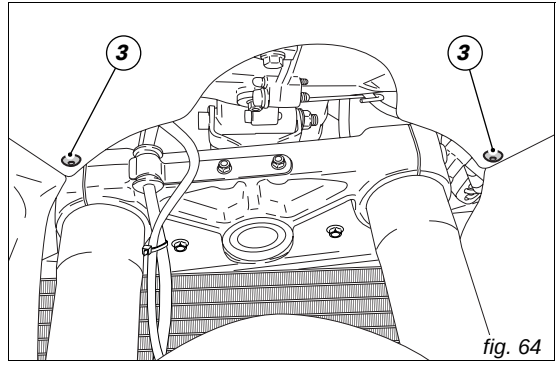


fig. 64

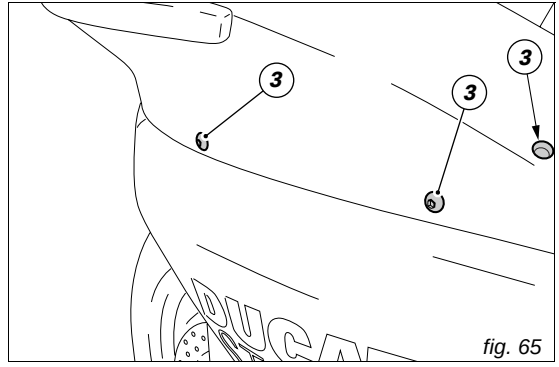


fig. 65

Semicarene superiori e inferiori accoppiate

Svitare le otto viti (3, fig. 64, fig. 65) di fissaggio del cupolino alle semicarene.
Svitare la vite (1, fig. 67) di fissaggio anteriore di ogni semicarena al deflettore anteriore.
Svitare la vite (2, fig. 67) di fissaggio posteriore di ogni semicarena al telaio.
Svitare le due viti inferiori (3, fig. 67) che fissano le semicarene al convogliatore aria centrale.
Svitare una delle due viti (4, fig. 67) di unione semicarene.
Rimuovere le semicarene.

Borse laterali

Il motociclo è stato predisposto per il montaggio delle borse laterali.
Il kit borse laterali, in tinta con il motociclo, è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.
Il kit, oltre a tutti i particolari necessari per il montaggio, contiene un libretto d'istruzione.

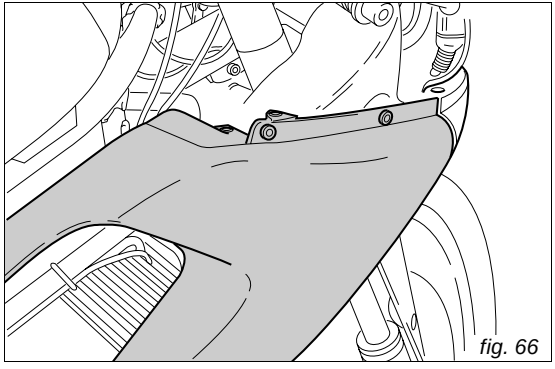


fig. 66

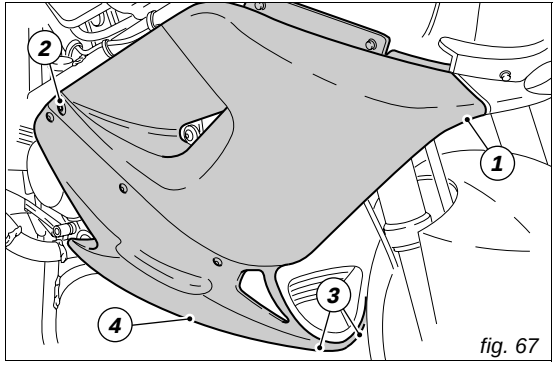


fig. 67

I

Sollevamento serbatoio carburante

Svitare le due viti (1, fig. 69) che fissano il coperchio al supporto del serbatoio e rimuoverlo sfilandolo dall'interruttore di accensione. Tirare e sollevare, il gancio elastico (2, fig. 68), dal supporto del serbatoio. Sollevare il serbatoio, sganciare l'astina di servizio (3, fig. 70) ed appoggiare il serbatoio come indicato in figura. Eseguire l'intervento e procedere al rimontaggio dei componenti rimossi eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso.

Attenzione

Per evitare fuoriuscite di benzina dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di benzina deve essere minore di 6 litri (spia riserva accesa sul cruscotto).

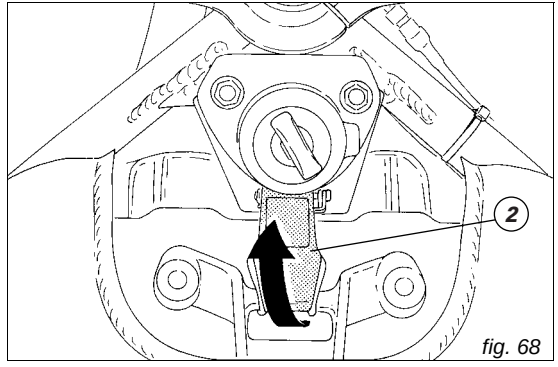


fig. 68

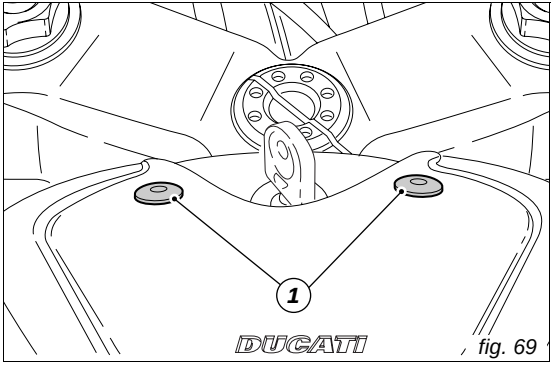


fig. 69

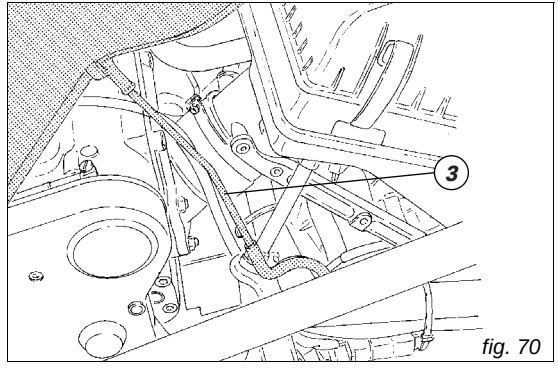


fig. 70

Sostituzione e pulizia dei filtri aria

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella di manutenzione periodica, vedi Libretto di Garanzia. Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante.

Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1, fig. 71) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).

Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 72) e sostituirla.

Importante

Un filtro sporco, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele.

Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in fig. 72, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante

In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).

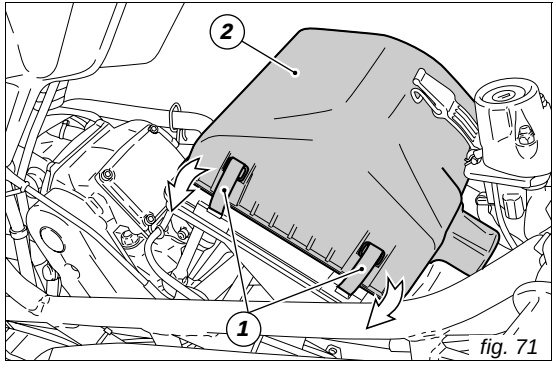


fig. 71

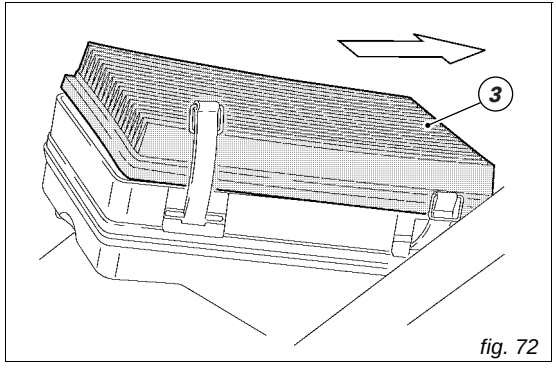


fig. 72

I

Controllo livello liquido di raffreddamento

*Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato destro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di **MAX** e di **MIN** del serbatoio (fig. 73).*
Se il livello risulta basso è necessario provvedere al rabbocco.
Rimuovere la copertura destra del cruscotto.
*Svitare il tappo di carico (1, fig. 74) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello **MAX**.*

Riavvitare il tappo (1) e rimontare i particolari rimossi.

Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondente a -20 °C/-4 °F inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 2,5 dm^3 (litri).

Attenzione
Questa operazione deve essere eseguita a motore freddo e con il motociclo perfettamente in piano.

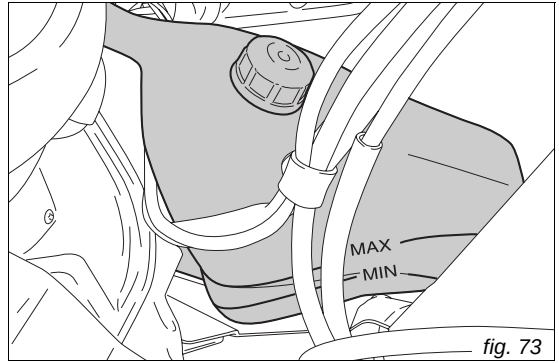


fig. 73

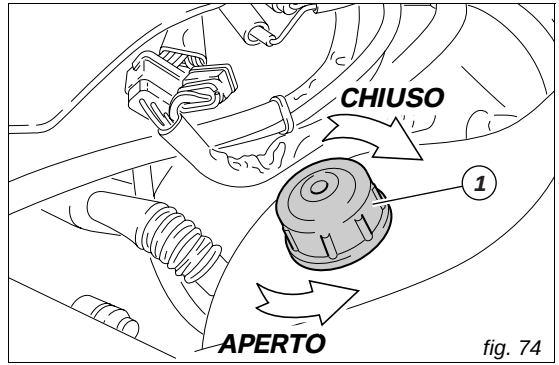


fig. 74

Controllo livello fluido frizione e freni
Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 75). Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.*
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

Impianto freni
Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad una Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.

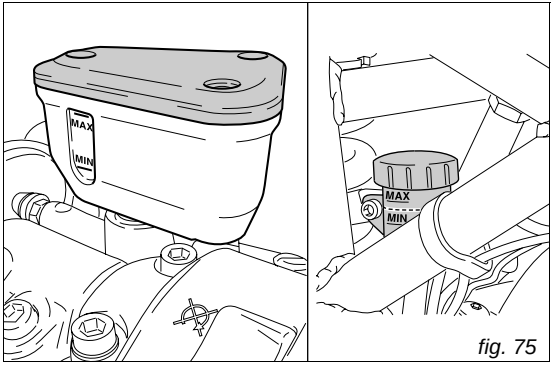


fig. 75

Verifica usura pastiglie freno

***Freno anteriore** (fig. 76)*
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

***Freno posteriore** (fig. 76)*
Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

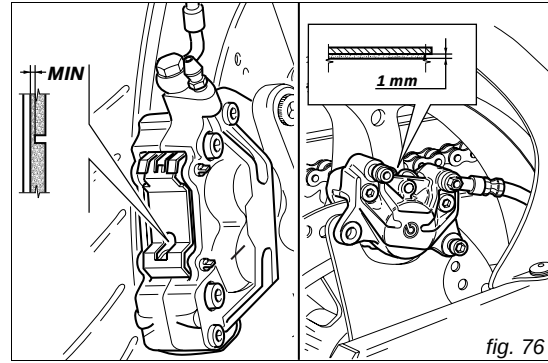


fig. 76

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare, il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando, se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di rimuovere il coperchietto (1, fig. 77) del comando, svitando le due viti di fissaggio (2), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

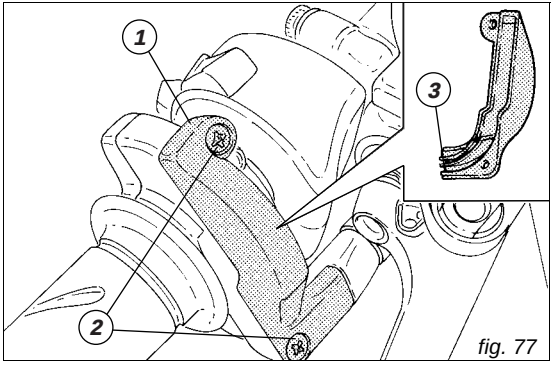


fig. 77

Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola e facendolo passare nella slitta del coperchio (3).

Rimontare il coperchio e serrare le viti (2).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione dei cavalletti è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

I

Regolazione tensione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2 mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 78) situato in corrispondenza del comando stesso.

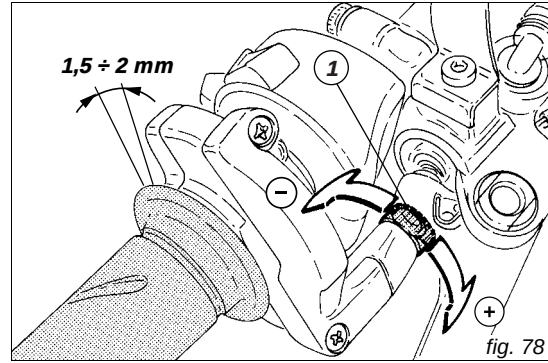


fig. 78

Carica della batteria (fig. 79)
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
Rimuovere la carena destra (pag. 71), svitare la vite (1) e rimuovere la staffa di fissaggio superiore. Staccate nell'ordine, il terminale negativo (-) nero e quello positivo (+) rosso.

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
Collegare i conduttori del caricabatterie ai terminali: rosso al positivo (+), nero al negativo (-).

Importante
Collegare la batteria al caricabatterie prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo rosso (+).

Rimettere la batteria sul supporto e bloccare la staffa superiore con la vite (1), poi procedere al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5 ÷ 10 ore.

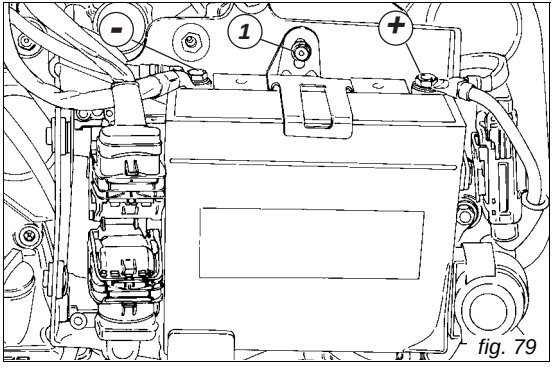


fig. 79

I

Tensionamento della catena trasmissione

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.
Con il motociclo sul cavalletto centrale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di (fig. 80):
30 mm (ST3);
32÷34 mm (ST3S ABS)
Per registrare la tensione allentare il dado (1, fig. 81) del perno ruota, avvitare della stessa entità in senso orario la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

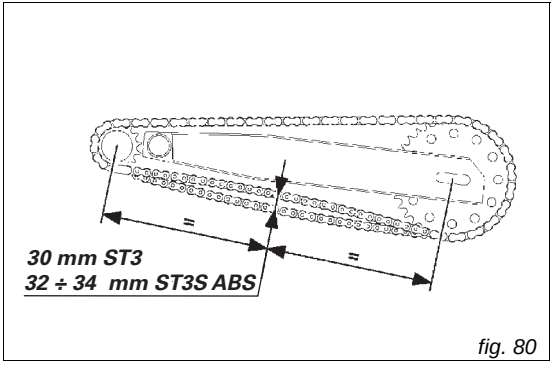


fig. 80

Importante

Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento; in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.
Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 83 Nm.
Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 delle viti (2) di registro e serrarle alla coppia di 8 Nm.

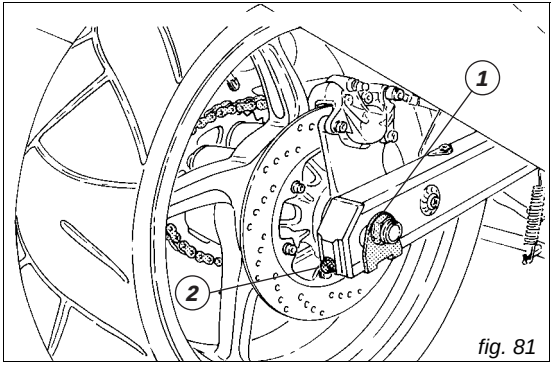


fig. 81

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

I

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nell' "Impianto Elettrico" a pag. 101.

***Smontaggio lampadine proiettore** (fig. 82, fig. 83, fig. 84, fig. 85, fig. 86)*

Per accedere alle lampadine del proiettore rimuovere le coperture cruscotto (vedi pag. 68) e sganciare i fissaggi (1) della cuffia di protezione (2).

***Lampada abbagliante lato sinistro** (fig. 83):*

Sfilare il cavo lampada (3) e rimuovere la lampada dal cavo.

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

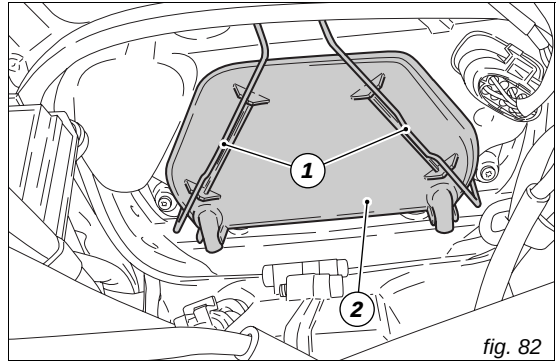


fig. 82

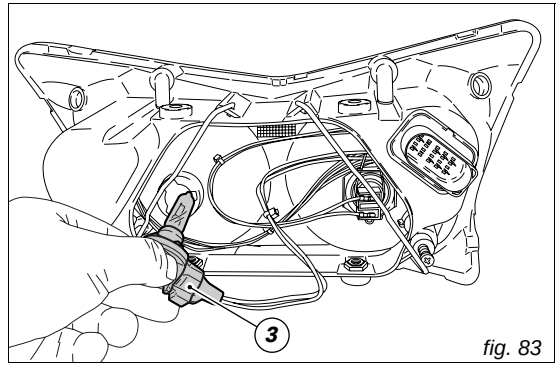


fig. 83

Lampada abbagliante lato destro *(fig. 84, fig. 85):*
Scollegare il connettore (4).
Sganciare la molletta (5) di tenuta del cavo lampada (6).

Per il rimontaggio delle lampadine effettuare le operazioni di smontaggio nell'ordine inverso.

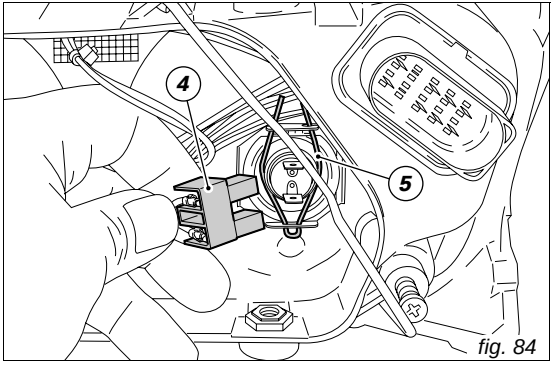


fig. 84

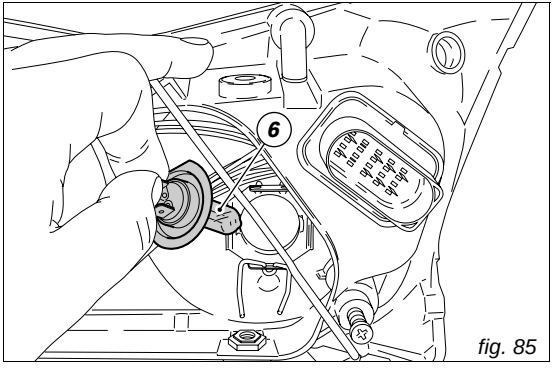


fig. 85

I

Per sostituire la lampada della luce di posizione, sfilare il portalampada (7, fig. 86) dalla parte posteriore del proiettore. Estrarre la lampadina e sostituirla.

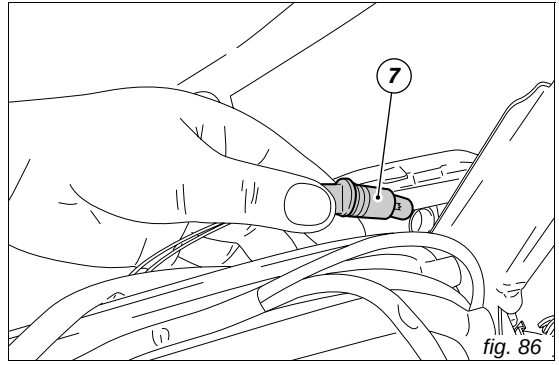


fig. 86

Indicatori di direzione

Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione rimuovere le coperture laterali del cruscotto.

Anteriori:
ruotare in senso antiorario il portalampada (1, fig. 87) e rimuoverlo dal corpo indicatore. Sfilare la lampada bruciata e sostituirla.
Rimontare il portalampada, con lo scasso tondo verso l'alto, e ruotarlo in senso orario fino al bloccaggio nella sede del corpo indicatore.

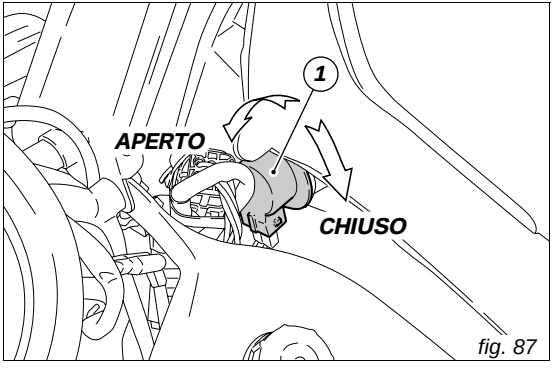


fig. 87

Posteriori:
svitare la vite (2, fig. 88) e separare la coppetta (3) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto in sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (2).

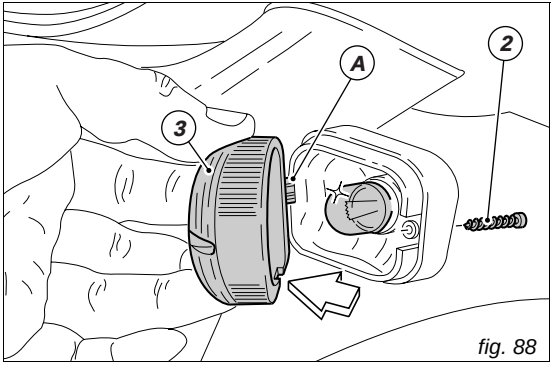


fig. 88

I

Luce targa

Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.
Sfilare la lampadina e sostituirla.

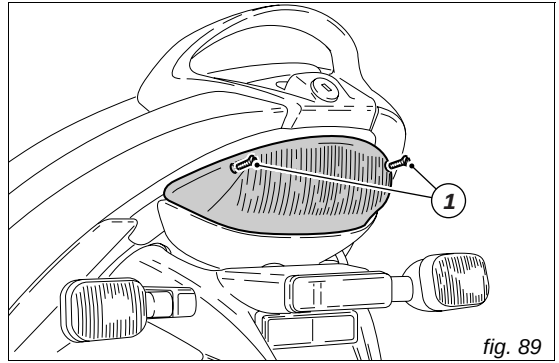


fig. 89

Luce arresto

Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, si devono svitare le due viti (1, fig. 89) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 90). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).

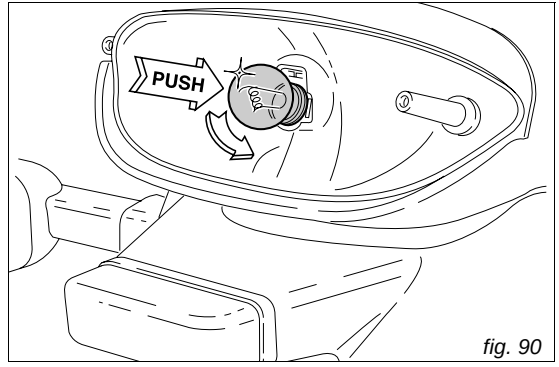


fig. 90

Orientamento del proiettore (fig. 91)
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

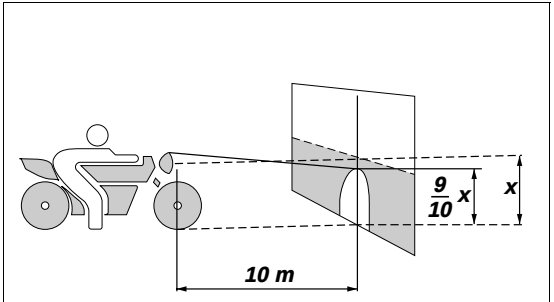


fig. 91

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

Regolazione verticale del proiettore (fig. 92)
Questa regolazione si effettua con i pulsanti (A) e (B) del cruscotto, entrando in modalità "Regolazione verticale proiettore" (pag. 22).

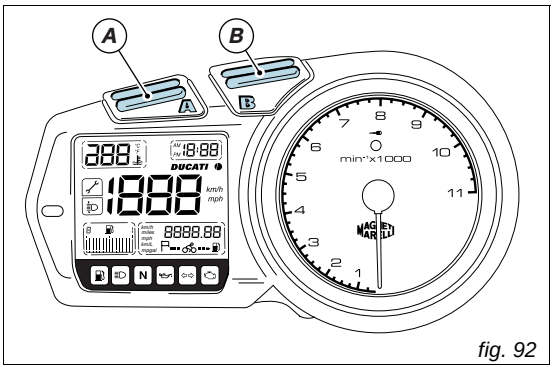


fig. 92

Pneumatici

Pressione anteriore pilota+bagaglio:
2,1 bar (2,14 kg/cm^2) ÷ 2,3 bar (2,34 Kg/cm^2)
Pressione posteriore pilota+bagaglio:
2,2 bar (2,24 kg/cm^2) ÷ 2,4 bar (2,44 kg/cm^2)
Pressione anteriore pilota+passeggero+bagaglio:
2,4 bar (2,44 kg/cm^2) ÷ 2,5 bar (2,54 kg/cm^2)
Pressione posteriore pilota+passeggero+bagaglio:
2,8 bar (2,85 kg/cm^2) ÷ 2,9 bar (2,95 kg/cm^2)

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante
La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".
Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici
I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione
In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante
Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Attenzione (ST3S ABS)
Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote. Su di esse sono montati alcuni particolari del sistema ABS che richiedono regolazioni specifiche (sensori, ruote foniche).

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 93) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante
Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

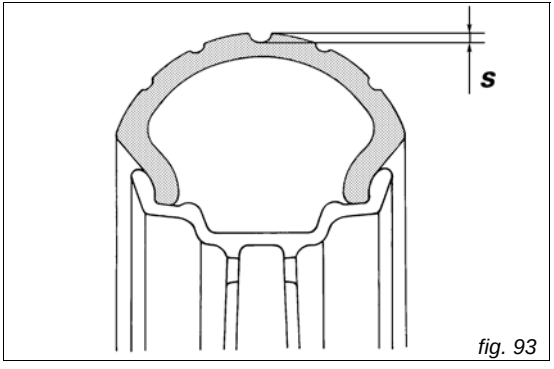


fig. 93

I

Controllo livello olio motore (fig. 94)
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

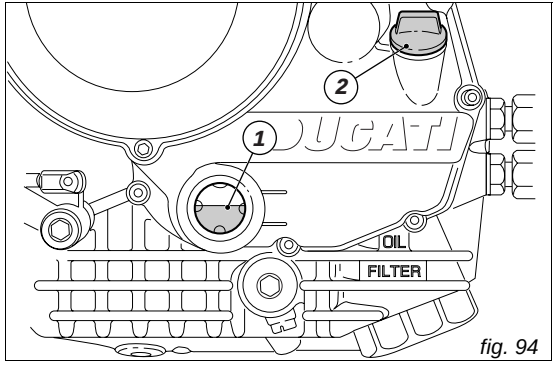
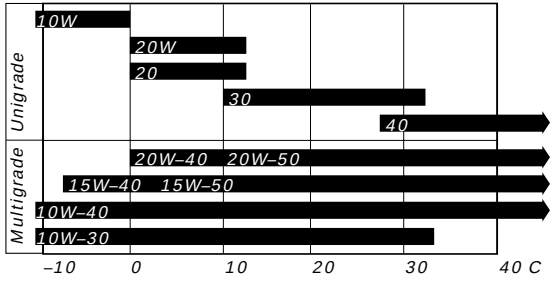


fig. 94

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia) rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele (fig. 95)
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

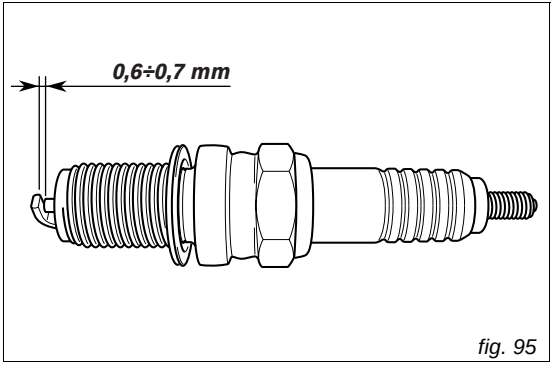


fig. 95

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione.
L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.
Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc.).
Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Attenzione ST3S ABS

Pulire accuratamente le ruote foniche del sistema antibloccaggio ABS al fine di consentire una perfetta efficienza del dispositivo. Non utilizzare prodotti aggressivi per non danneggiare ruote foniche e sensori.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni, (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

Ingombri (mm) (fig. 96)

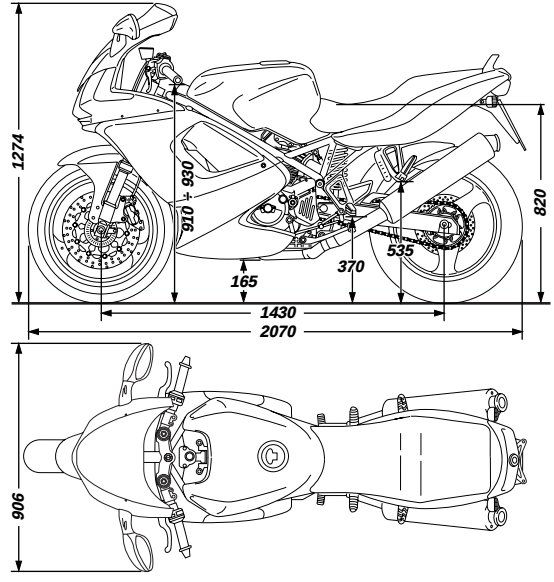


fig. 96

Pesi
A secco:
212,5 Kg / 468 lbs in ordine di marcia senza carburante (ST3);
201 Kg / 442 lbs senza liquidi e batteria (ST3);
215,7 Kg / 475 lbs in ordine di marcia senza carburante (ST3S ABS);
204 Kg / 449 lbs senza liquidi e batteria (ST3S ABS).
A pieno carico:
420 Kg / 924 lbs.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo

Rifornimenti	***Tipo***	***dm^3(litri)***
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 6 dm^3 (litri)	*Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95*	*21*
Coppa motore e filtro	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner*	*—*
Forcella anteriore	*SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,504 (per stelo) (ST3) 0,518 (per stelo) (ST3S ABS)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo SHELL - Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + acqua*	*2,5*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore
Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
94.
Corsa mm:
71,5.
Cilindrata totale, cm^3:
992.
Rapporto di compressione:
11,3±0,5:1.
Potenza massima all'albero (95/1/CE):
75 kW - 102 CV a 8.750 min^{-1}.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
93 Nm (9,5 kgm) a 7250 min^{-1}.
Regime massimo:
9.500 min^{-1}.

Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione
***Desmodromica** a tre valvole per cilindro comandate da sei bilancieri (tre di apertura e tre di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

***Schema distribuzione desmodromica** (fig. 97)*

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) semianelli;
4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) molla richiamo bilanciere inferiore;
6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) albero distribuzione;
8) valvola.

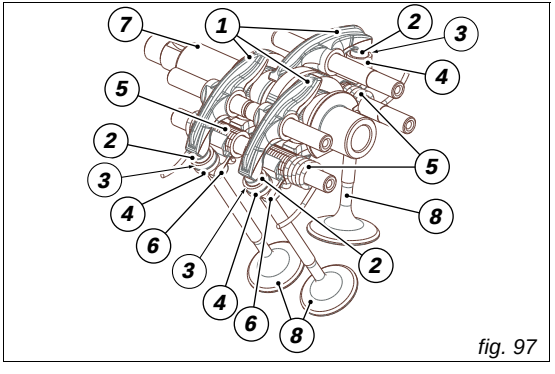


fig. 97

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Candele d'accensione
Marca:
CHAMPION
Tipo:
RG 4 HC.

Alimentazione
Iniezione elettronica indiretta MARELLI.
Diametro corpo farfallato:
50 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per lato):
30°
Inclinazione cannotto:
24°
Avancorsa:
102 mm

Ruote
Cerchi in lega leggera a tre razze (ST3);
Cerchi in lega leggera a cinque razze (ST3S ABS).

Anteriore
Dimensioni:
MT3.50x17"

Posteriore
Dimensioni:
MT5.50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17.

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17.

Freni

ABS (ST3S ABS)

Sistema antibloccaggio dei freni con azione separata, controllato da sensori ad effetto hall montati su entrambe le ruote con lettura su ruote foniche: possibilità di disattivazione ABS.

Anteriore

A doppio disco forato.
Materiale campana:
alluminio.
Materiale pista frenante:
acciaio.
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante del disco:
88 cm^2
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
30/34-4 pistoni.
Materiale attrito:
Toshiba TT2802.
Tipo pompa:
PSC 16.

Posteriore

A disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
245 mm
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2
Pinza freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
P 34.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Trasmissione
Frizione in bagno d'olio comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/42.
Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24
Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
525 HV .
Dimensioni:
5/8"x5/16"
n° maglie:
102.

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un concessionario o un'officina autorizzata.

Attenzione
Dovendo sostituire la corona posteriore è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema della regolazione di precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti:
43 mm.
Corsa sull'asse steli:
130 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore a serbatoio separato, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa:
65 mm.
Escursione ruota posteriore:
148 mm.

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 3.
Versione U.S.A.: non catalizzata

Colori disponibili

Rosso anniversary Ducati cod. F_473.101 (PPG) (escluso California, Canada, Giappone);
telaio color rosso, cerchi color neri, convogliatori neri.

Grigio scuro metallizzato Ducati cod. 653.6047 (escluso California, Canada, Giappone);
telaio color metallo, cerchi rossi, convogliatori argento, protezione serbatoio in tinta.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG) (solo California, Canada, Giappone);
telaio color nero, cerchi color metallo, convogliatori in tinta.

Impianto elettrico
Formato dai seguenti particolari principali:
***Proiettore anteriore**:*
*lampada abbagliante (HI) posizionata sul lato sinistro del faro è di tipo: **H9 (12V-65W)**.*
*lampada anabbagliante (LO) posizionata sul lato destro del faro è di tipo: **H7 (12V-55W)**.*
***Luce di posizione**:*
*lampada tipo: **W3W (12V-3W)**.*
***Comandi elettrici** sui semimanubri:*
***Indicatori direzione posteriori** x2:*
*lampade tipo: **R10W (12V-10W)**.*
***Indicatori direzione anteriori** di colore arancio x2:*
***lampade tipo: R10W (12V-10W)**.*
***Avvisatore acustico**.*
***Interruttori luci arresto**.*
***Batteria, 12V-10 Ah**.*
***Alternatore 12V-520W**.*
***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.*
***Motorino avviamento, 12V-0,7 kW**.*
***Fanale posteriore e segnalazione arresto**:*
*lampada tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
***Illuminazione targa**:*
*lampada tipo: **W5W (12-5W)**.*

Note
Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 82.

Fusibili
La scatola porta fusibili principale (fig. 98) è posizionata sul lato sinistro del telaio nella zona dietro al proiettore.
Per accedere alla scatola fusibili è necessario rimuovere la protezione posteriore del cruscotto (vedi pag. 68).
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio. I fusibili collocati all'interno della scatola porta fusibili, sono 8.
Nel solo modello ST3 due di questi due fusibili sono di riserva, e sono riconoscibili dalla scritta SPARE che è posta sopra al fusibile stesso. I due fusibili di riserva sono da 7,5 Ah.

A protezione dei relè dell'impianto d'iniezione, per il modello ST3, sono posizionati sotto la sella (2, fig. 100), tre fusibili con le seguenti caratteristiche:
un fusibile da 20 Ah Soket (presa di corrente), un fusibile da 20 Ah Injection (iniezione) e un fusibile da 3 Ah Supply Ecu CCN (centralina controllo motore).
Per la loro sostituzione rimuovere i cappucci (3, fig. 100).

Per il modello ST3S ABS, a protezione del sistema ABS, posizionati sempre sotto la sella ci sono tre fusibili (2, fig. 98), con le seguenti caratteristiche:
un fusibile da 30 Ah Supply Ecu ABS (centralina ABS), un fusibile da 20Ah Injection (iniezione), e un fusibile da 20 Ah Socket (presa di corrente).

Per la loro sostituzione rimuovere i cappucci (3, fig. 100). Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 100) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (4). Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (5, fig. 99)

Importante
Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione ***OFF****.*

Attenzione
Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

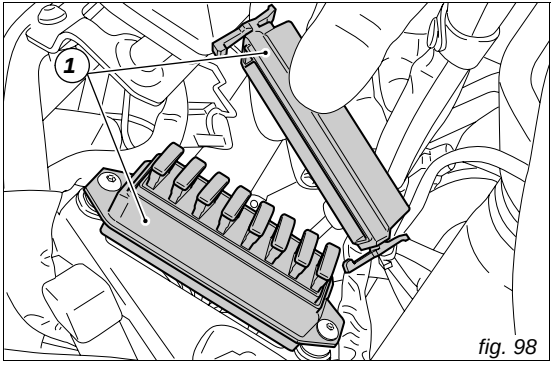


fig. 98

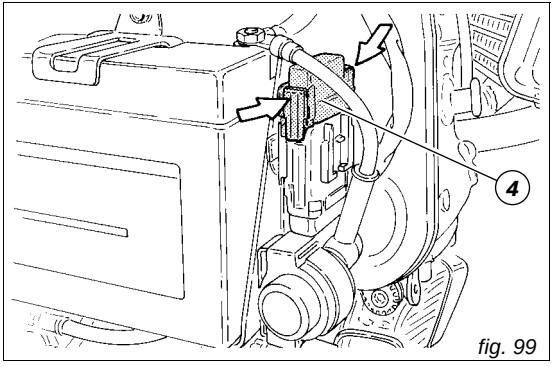


fig. 99

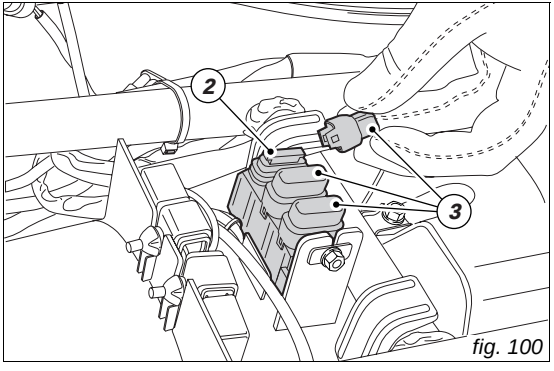


fig. 100

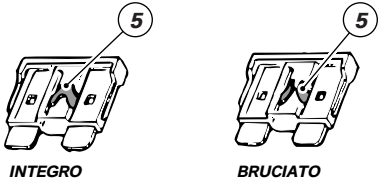


fig. 101

Legenda schema impianto elettrico/iniezione ST3

1) *Commutatore destro*
2) *Commutatore chiave*
3) *Scatola fusibili*
4) *Fusibili*
5) *Ventola*
6) *Motorino avviamento*
7) *Teleruttore avviamento*
8) *Batteria*
9) *Fusibile regolatore*
10) *Regolatore*
11) *Alternatore*
12) *Freccia posteriore destra*
13) *Fanale posteriore*
14) *Luce targa*
15) *Freccia posteriore sinistra*
16) *Presa di corrente*
17) *Serbatoio carburante*
18) *Relè iniezione*
19) *Connessione autodiagnosi*
20) *Bobina cilindro verticale*
21) *Bobina cilindro orizzontale*
22) *Candela cilindro orizzontale*
23) *Candela cilindro verticale*
24) *Iniettore cilindro orizzontale*
25) *Iniettore cilindro verticale*
26) *Potenziometro farfalla*
27) *Sensore giri/fase*
28) *Sensore temperatura acqua*
29) *Sensore velocità*
30) *Interruttore stampella laterale*
31) *Interruttore folle*
32) *Interruttore pressione olio*
33) *Interruttore stop posteriore*
34) *Relè ventola*
35) *Unità accensione/iniezione*
36) *Interruttore frizione*
37) *Interruttore stop ant.*
38) *Connessione di sgancio.*
39) *Commutatore sinistro*
40) *Antenna immobilizer*
41) *Sensore temperatura aria*
42) *Cruscotto*
43) *Relè luci*
44) *Freccia anteriore sinistra*
45) *Proiettore*
46) *Freccia anteriore destra*
47) *Claxon*
48) *Sgancio cablaggio manopole*
49) *Alimentazione autodiagnosi*
50) *Stepper motor*
51) *Sonda lambda*
52) *Candela cilindro verticale*
53) *Candela cilindro orizzontale*

Legenda schema impianto elettrico/iniezione ST3S ABS

1) Commutatore destro
2) Commutatore chiave
3) Scatola fusibili
4) Fusibili
5) Ventola
6) Motorino avviamento
7) Teleruttore avviamento
8) Batteria
9) Fusibile regolatore
10) Regolatore
11) Alternatore
12) Freccia posteriore destra
13) Fanale posteriore
14) Luce targa
15) Freccia posteriore sinistra
16) Presa di corrente
17) Serbatoio carburante
18) Relè iniezione
19) Connessione autodiagnosi
20) Bobina cilindro verticale
21) Bobina cilindro orizzontale
22) Candela 1° cilindro orizzontale
23) Candela 1° cilindro verticale
24) Iniettore cilindro orizzontale
25) Iniettore cilindro verticale
26) Potenziometro farfalla
27) Sensore giri/fase
28) Sensore temperatura acqua
29) Connessione diagnosi ABS
30) Interruttore stampella laterale
31) Interruttore folle
32) Interruttore pressione olio
33) Interruttore stop posteriore
34) Relè ventola
35) Unità accensione/iniezione
36) Interruttore frizione
37) Interruttore stop anteriore
38) Sonda lambda
39) Commutatore sinistro
40) Antenna immobilizer
41) Sensore temperatura aria
42) Cruscotto
43) Relè luci
44) Freccia anteriore sinistra
45) Proiettore
46) Freccia anteriore destra
47) Claxon
48) Sgancio cablaggio manopole
49) Connessione di sgancio
50) Sensore velocità posteriore
51) Sensore velocità anteriore
52) Centralina ABS
53) Candela 2° cilindro orizzontale
54) Candela 2° cilindro verticale
55) Alimentazione autodiagnosi
56) Stepper motor

Legenda colore cavi

P *Rosa*
G *Verde*
W *Bianco*
O *Arancio*
Y *Giallo*
B *Blu*
Bn *Marrone*
R *Rosso*
V *Viola*
Gr *Grigio*
Lb *Azzurro*
Bk *Nero*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

ST3

Legenda scatole fusibili

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Key-on*	*10A*
2-10	*Luce di posizione, luce abbagliante e anabbagliante*	*15A*
3-11	*Stop, clacson, indicatori di direzione*	*20A*
4-12	*Cruscotto*	*5A*
5-13	*Manopole riscaldate*	*5A*
6-14	*Ventola*	*7,5A*
7-15	*Riserva*	*7,5A*
8-16	*Riserva*	*7,5A*
a	*Alimentazione CCM*	*3A*
b	*Iniezione*	*20A*
c	*Presa di corrente*	*20A*

Legenda scatole fusibili

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Key-on*	*10A*
2-10	*Luci di posizione, luce abbagliante/anabbagliante*	*15 A*
3-11	*Indicatori di direzione, clacson ,stop*	*20 A*
4-12	*Cruscotto*	*5 A*
5-13	*Manopole riscaldate*	*5 A*
6-14	*Alimentazione CCM*	*3 A*
7-15	*Key-on ECU ABS*	*10 A*
8-16	*Ventola*	*7,5 A*
a	*Presa corrente*	*20 A*
b	*Iniezione*	*20 A*
c	*Alimentazione ABS*	*30 A*

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

Km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

E

DUCATI SPORTTOURING

ST3

ST3 S ABS

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorised service centres.

Enjoy your ride!

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General 6
Warranty 6
Symbols 6
Useful information for safe riding 7
Carrying the maximum load allowed 8
Identification data 10

Controls 11
Position of motorcycle controls 11
Instrument panel 12
LCD unit functions 14
LCD - Parameter setting/display 16
The immobilizer system 25
Keys 26
Code card 27
Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip 28
Duplicate keys 29
Key-operated ignition switch and steering lock 30
Lh switch 31
ST3S ABS 32
Clutch lever 33
Rh switch 34
Throttle twistgrip 35
Front brake lever 35
Rear brake pedal 36
Gear change pedal 36
Setting the gear change and rear brake pedals 37

Main components and devices 39
Position on the vehicle 39
Fuel tank plug 40
Seat catch and helmet hooks 41
Side stand 42
Lifting handgrip 43
Power outlet 43
Centre stand 44
Rear-view mirrors 45
Front fork adjusters (ST3) 46
Front fork adjusters (ST3S ABS) 47
Rear shock absorber adjusters (ST3) 49
Rear shock absorber adjusters (ST3S ABS) 51
Changing motorcycle track alignment 53

Directions for use 55
Running-in recommendations 55
Pre-ride checks 57
ABS system (ST3S ABS) 58
Starting the engine 59
Moving off 61
Braking 61
ABS system (ST3S ABS) 62

Stopping the motorcycle 63
Parking 63
Refuelling 64
Tool kit and accessories 65

Main maintenance operations 66
Removing the fairing 66
Cleaning and changing air filters 73
Checking the coolant level 74
Checking brake and clutch fluid level 75
Checking brake pads for wear 76
Lubricating cables and joints 77
Throttle cable tension adjustment 78
Charging the battery 79
Chain tensioning 80
Chain lubrication 81
Replacing bulbs 82
Beam setting 87
Beam vertical setting 87
Tyres 88
Checking engine oil level 90
Cleaning and replacing the spark plugs 91
Cleaning the motorcycle 92
Storing the bike away 93
Important notes 93

Technical data 94
Overall dimensions 94
Weights 94
Top-ups 95
Engine 96
Timing system 96
Performance data 97
Spark plugs 97
Fuel system 97
Frame 97
Wheels 97
Tyres 97
Brakes 98
Transmission 99
Suspensions 100
Exhaust system 100
Available colours 100
Electric system 101

For United States of America version Only 108

Routine maintenance record 117

E

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorised Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise.
Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorised workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. This manual contains some special remarks:

Warning

Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important

Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note

Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
*Both rider and pillion passenger must **always** wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.

Always hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.
*The pillion passenger should **always** hold on to the suitable rear handgrip with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always respect speed limits where these are posted.
*However, **always** adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always** signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
***Always** turn off the engine when refuelling.*
Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side/centre stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

Carrying the maximum load allowed
Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety and comfort.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

E

Important
When the side panniers are fitted, it is recommended to never exceed 120 Km/h. Further reduce speed if tyres are worn down and when riding on poor road surface or with poor visibility.

Information about carrying capacity
The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed
420 Kg / 924 lbs.
The weight of luggage alone should never exceed 23 Kg divided as follows (fig. 1):

max 9 kg for each side pannier;
max 5 kg for tank bag.

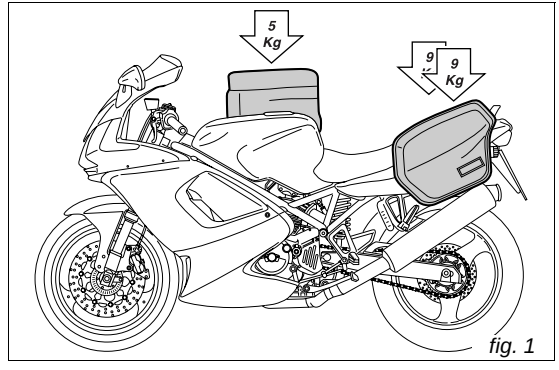


fig. 1

Try to arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
If you install the side panniers (available from Ducati Spare Parts Department):
sort luggage and accessories so to distribute weight evenly and then arrange them in the panniers so that they are well balanced;
lock both side panniers using the suitable key lock.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 88 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 2) and engine (fig. 3).

Frame number

Engine number

E

Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.

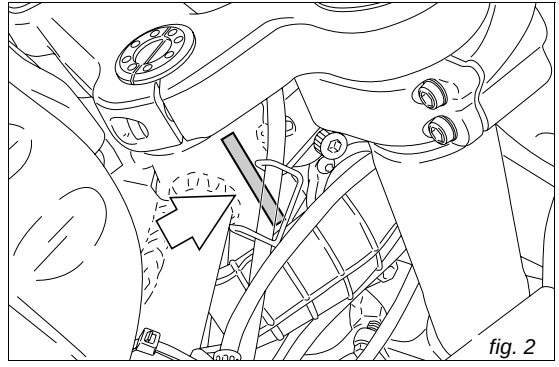


fig. 2

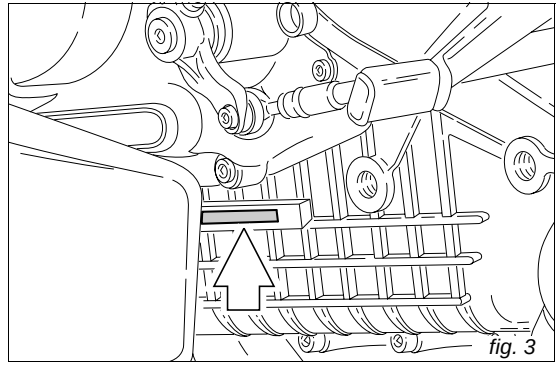


fig. 3

Warning
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls (fig. 4)

1) *Instrument panel*
2) *Key-operated ignition switch and steering lock.*
3) *Left switch*
4) *Clutch lever*
5) *Rear brake pedal*
6) *Right switch*
7) *Throttle twistgrip*
8) *Front brake lever*
9) *Gear change pedal*

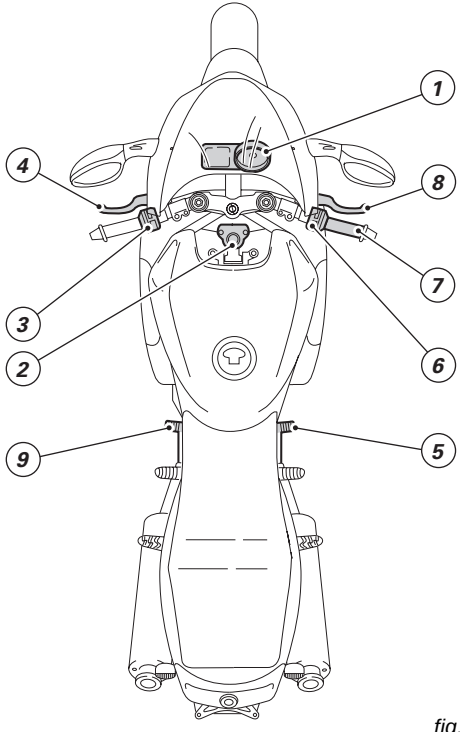


fig. 4

Instrument panel (fig. 5.1 and fig. 5.2)

1) ***LCD****, (see page 14).*
2) ***Buttons A and B****.*
Buttons used to display and set instrument panel parameters.

3) ***Immobilizer IMMO indicator (amber).***
This light stays on steady when a wrong or unknown key code is detected and blinks when an indication from the immobilizer system has been reset through the override procedure that uses the twistgrip (see page 28).

E

Important
The instrument panel allows the diagnosis of the electronic injection/ignition system.
These menus are for the trained personnel only; do not use them for any reason. Should you accidentally enter this function, turn the key to OFF and contact an authorised Ducati Service Centre for the necessary inspections.

4) ***Revolution counter (rpm).***
Shows the engine rotation speed/minute.

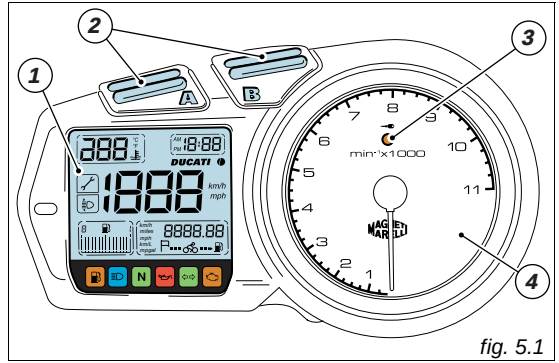


fig. 5.1

5) ***ABS light (orange) (ST3S ABS)***
Turns on for a few seconds when the key is turned to ON (CHECK) and then goes out; ABS on.
Turns on and flashes when the ABS system has been turned off using the button incorporated in the LH switch (see page 32).

Important
When the ABS light stays on, it means the ABS is not working. This will not affect the operation of the regular braking system. However, contact a Dealer or Authorised Workshop. A possible cause is insufficient battery voltage and it is a good rule to charge the battery. Another possible cause is a fault in the system.

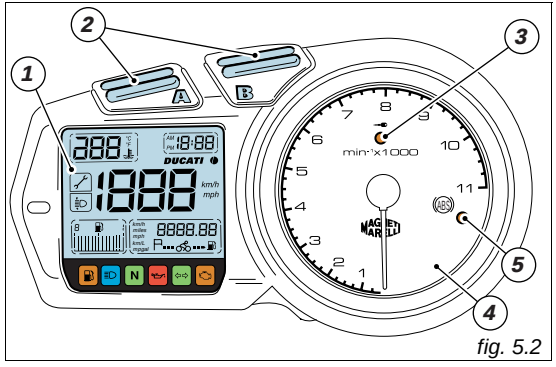


fig. 5.2

E

LCD unit functions

Warning
Stop the motorcycle before using the instrument panel controls. Never operate the instrument panel controls while riding.

E

1) ***Water temperature warning light.***
This function indicates engine water temperature.

Important
Never use the vehicle when the temperature reaches max. value or the engine might damage.

2) ***Clock.***

3) ***Tachometer.***
This function indicates vehicle speed.

4) ***Auxiliary display.***
This function indicates odometer, trip meter, average speed, instant fuel consumption, average fuel consumption, fuel used, range and residual fuel quantity, in this sequence.

5) ***EOBD light*** ***(amber)****.*
When on, this light is used by the control unit to signal the presence of errors and sometimes the consequent engine disabling.

It is also used as a reference light during the immobilizer overriding procedure with the throttle twistgrip.
If there are no errors, the light turns on briefly when the ignition switch is set to ***ON*** *and should turn off after a few seconds (usually 1.8 - 2 seconds).*

6) ***Indicators repeater light ⇦⇨ (green)***.
Comes on and flashes when a turn indicator is on.

7) ***Engine oil pressure light (red).***
*Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to **ON** and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is very hot, however, it should go out as the engine revs up.*

Important
If this light (7) stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

8) ***Neutral light N (green).***
Comes on when in neutral position.

9) ***High beam light (blue)***.
Comes on when high beam is on.

10) ***Fuel warning light (yellow)***.
Comes on when there are about 6.5 litres of fuel left in the tank.

11) ***Fuel display.***
This function indicates the quantity of fuel in the fuel tank. When the last bar stays on (flashing), the low fuel light (10) comes on.

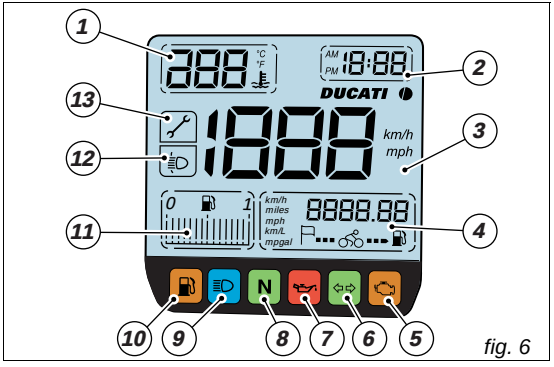


fig. 6

12) ***Beam vertical adjustment indicator.***
The pilot light comes on to signal that the user has entered the beam vertical setting mode.

13) ***Service warning.***
The light comes on to signal that the vehicle has covered the distance corresponding to a Scheduled Maintenance interval. The light keeps flashing until the vehicle has travelled 50 km after hitting the service interval. Then it stays on permanently. The system shall be reset by the DUCATI Authorised Service Centre that has serviced the vehicle.

E

LCD - Parameter setting/display
*When turning the key from **OFF** to **ON** (**Key-ON**) the instrument panel carries out a Check of the whole instruments: indexes, displays and pilot lights (see fig. 7).*

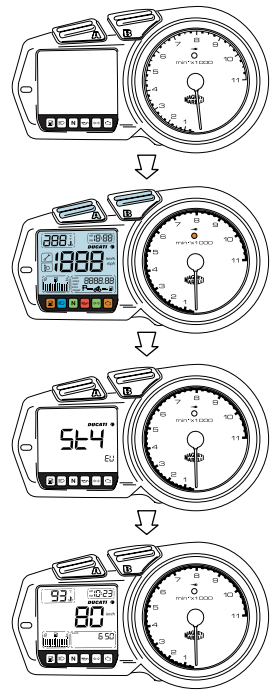


fig. 7

Water temperature indication *(fig. 8)*
This function indicates engine water temperature.
If temperature drops under 40 °C/104 °F, "LO" will start flashing on the display.
If water temperature ranges between 40 °C/104 °F and 120 °C/248 °F, temperature value is displayed in fixed mode.
If water temperature ranges between +121 °C/250 °F and +124 °C/255 °F, "HI" will start flashing on the display.
If water temperature is +125 °C /257 °F, a flashing dotted line "---" will be displayed and EOBD light will turn on (5, fig. 6).

Note
If water temperature sensor is disconnected, a dotted line "- - -" will be displayed and the EOBD light will turn on (5, fig. 6).

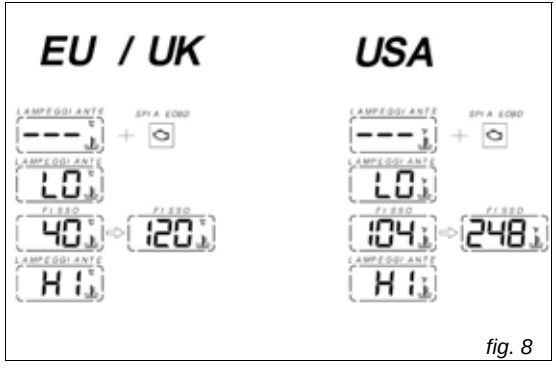


fig. 8

E

Clock setting function

Hold down button (A, fig. 5.1) for 2 seconds, the wording AM begins to flash. If button (B) is pressed, PM begins to flash; press button (B) to go back to previous step. Press button (A) to confirm and start setting hours that shall begin to flash.

Use button (B) to set hours. If button (B) is pressed for more than 5 seconds, fast scroll is activated. Press button (A) to confirm and start setting minutes. Use button (B) to set minutes. If button (B) is pressed for more than 5 seconds, fast scroll is activated. Press button (A) to confirm and exit clock setting mode and go back to normal operation.

How to scroll through auxiliary display functions

(fig. 9)

*Press button (B, fig. 5.1) with the key on **ON** to scroll down the following functions, in sequence:*

- *Odometer*
- *TRIP meter*
- *Average speed*
- *Instant fuel consumption*
- *Average consumption*
- *Fuel used*
- *Range*
- *Digital fuel level indication*

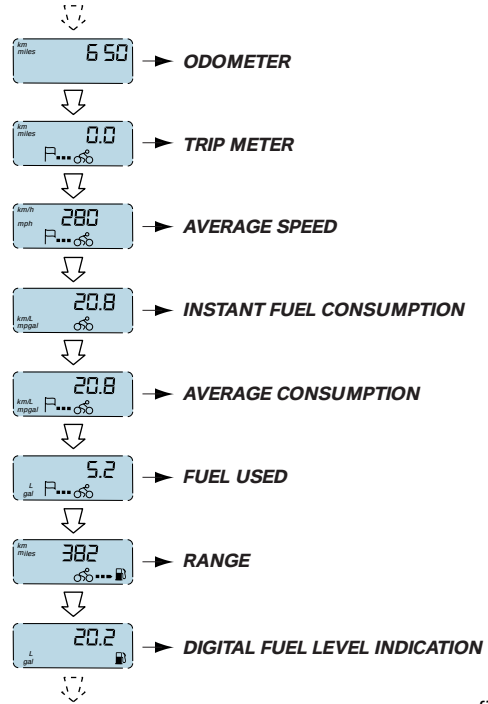


fig. 9

"Odometer" indication *(fig. 10)*
Indicates total distance covered by the vehicle.

*"**TRIP meter" indication** (fig. 10)*
This function indicates the distance covered since the meter was last reset. It is possible to reset this indication by entering the relevant function and holding down button (A, fig. 5.1), for at least 2 seconds. When a value of 9999.9 km (or miles) is reached, the display will automatically reset.

"Average speed" indication *(fig. 10)*
This function indicates vehicle average road speed. Average speed calculation is based on the distance travelled since the "TRIP meter" was last reset. Upon reaching 280 kph (174 mph), the display will show three dashes "---".

"Instant fuel consumption" indication *(fig. 10)*
This function indicates the instant consumption of the vehicle when in motion (engine on). When the vehicle is stopped with engine running, a string of dashes is displayed "--.-". With vehicle stopped and engine off "0.0" is displayed.

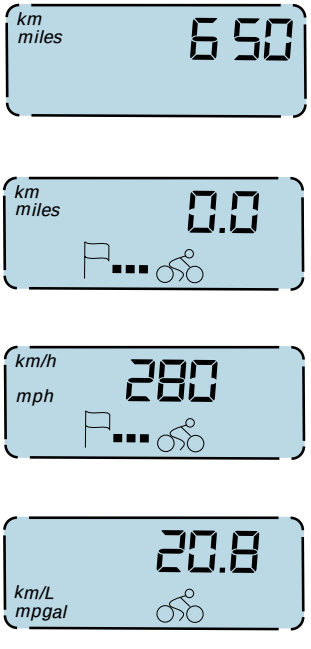


fig. 10

E

"Average consumption" indication *(fig. 11)*
This function indicates the average consumption of the vehicle when in motion (engine on).
When the "TRIP meter" is reset, "--.-" will be displayed and the value is refreshed every 2 km. When the vehicle is stopped, either with the engine off or running, the last value stored is displayed until indication is refreshed.

E

"Fuel used" indication *(fig. 11)*
This function indicates the fuel used by the vehicle to travel the distance. The calculation is based on the distance travelled since the "TRIP meter" was last reset. When indication exceeds 9999.9 litres (2201.9 Imp. gal. - 2641.9 US gal.), the display shows a string of dashes "- - . -".

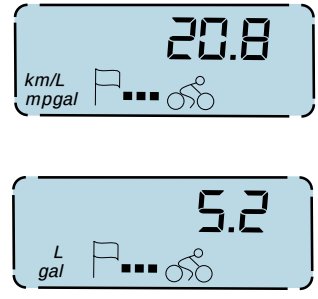


fig. 11

"Range" indication *(fig. 12)*
This function indicates how far the vehicle can travel using the fuel left in the tank. When the vehicle is stopped, either with the engine off or running, the last value stored is displayed until indication is refreshed. When this display function is selected, the display shows a string of dashes "--.-" as soon as the LOW FUEL light (10, fig. 6) comes on and as long as it stays on.

Note
The value is refreshed every 10 seconds.

"***Digital fuel level" indication*** *(fig. 12)*
This function indicates how much fuel is left in the fuel tank. When the LOW FUEL LIGHT (10, fig. 6) comes on, the display shows a string of dashes "- - . -" and the fuel pump symbol begins to flash.
Low fuel light on:
6 litres of fuel left in the tank.
When the low fuel light (10, fig. 6) comes on, the display shows a string of dashes "- - . -" and the fuel pump symbol begins to flash. This function indicates the range indication when the vehicle is in motion (engine on). When the vehicle is stopped, either with the engine off or running, the last value stored is displayed until indication is refreshed.

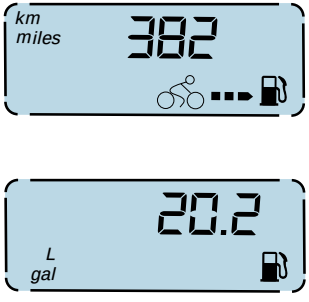


fig. 12

E

Beam vertical setting *(fig. 13.1 - fig. 13.2)*
This function allows headlight beam height setting. To enter this function, hold down button (B, see fig. 5.1) and turn the key to ***ON****; the display shows a value (fig. 13.2) corresponding to beam position and the pilot light on the display, indicating beam vertical setting mode (12, fig. 6) comes on.*
Headlight beam vertical adjustment range goes from 3 to -3 for a total of 7 different positions (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

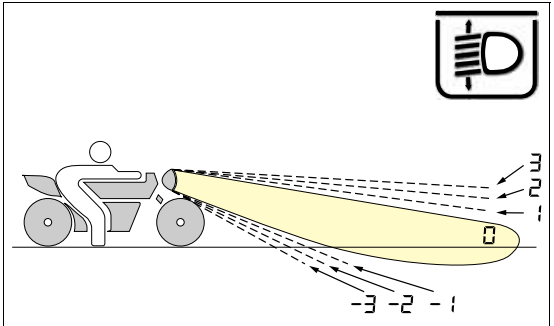


fig. 13.1

Press button (A, fig. 5.1) to lower the beam, press button (B, fig. 5.1) to raise the beam.
On the left side of the number, on the display, are the fixed "guide lines" that indicate whether the actual beam position is higher or lower than the "0" position (they flash while beam is being raised/lowered and signals if it is moving up or down).
Turn the key to OFF to exit the function.
Every time you quit the function, the selected beam setting is stored.

Note
When this function is activated, vehicle ignition is inhibited.

E

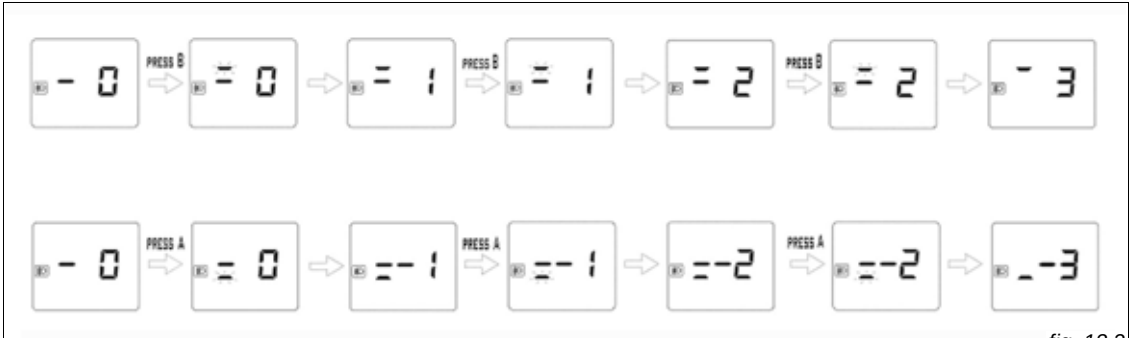


fig. 13.2

Special selection function: vehicle model and unit of measurement *(fig. 14)*

The engine control unit transmits the correct vehicle model and unit measurement information automatically for the instrument panel to display; to force a change of these parameters, turn the key from OFF to ON while holding down buttons (A, fig. 5.1) and (B, fig. 5.1). Vehicle model and version will start to flash on the display. Press button (B) to display in sequence all possible settings. To store your selection, hold down the button (A) for at least 5 seconds, until the display will read OFF and then turn the key to OFF.

Note

When this function is activated, vehicle ignition is inhibited.

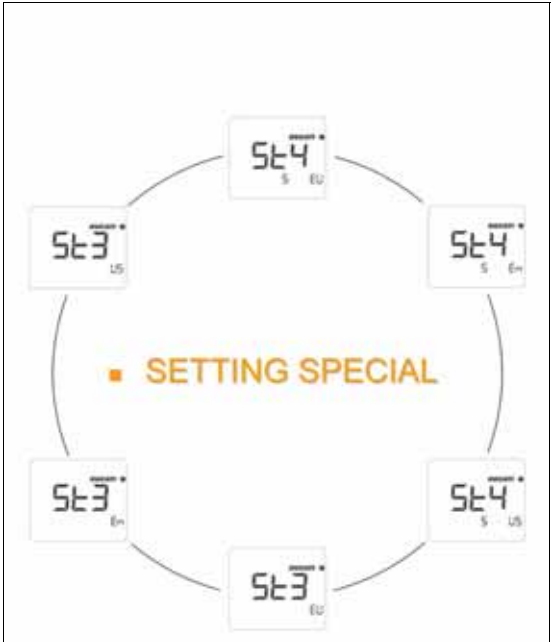


fig. 14

Backlighting function

Instrument panel backlighting is active only if the parking light or the low/high beam is on.
In this case the instrument panel automatically turns on or off the backlighting, thanks to some sensors measuring light condition and ambient temperature.

Pilot lights brightness function

This function is active only if the parking light or the low/high beam is on.
Pilot lights brightness is automatically adjusted by the instrument panel according to the outer light measured.

Auto-off headlight function

This function allows you to reduce current consumption from the battery, by automatically managing headlight switching-off.
The device is enabled in two instances:

- *First instance - Ignition key is turned from OFF to ON without starting the engine. After 60 seconds, headlight is turned off and will be turned back on upon next key OFF / key ON.*
- *Second instance - After riding with the headlights on, engine is stopped using the ENGINE STOP switch (2, fig. 21). 60 seconds after stopping the engine, the headlight is turned off and will be turned back on next time you start the engine.*

Note

While starting the engine, the system switches off the headlight and turns it back on again after engine has started, or anyway when the button (3, fig. 21) is released.

The immobilizer system

For improved antitheft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.
Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a password and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

Keys (fig. 15)
The Owner receives a set of keys comprising:
- *1 RED key (A)*
- *2 BLACK keys (B)*

Warning
Red key has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

E

The black keys are regular ignition keys and are used to:
- *start up the engine*
- *open the lock of the fuel tank filler plug*
- *open the seat lock.*

The red key performs the same functions as the black keys, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

Warning
Any important shock might damage the electronic components fitted into the key.

Note
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Warning
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the red key in a safe place. It is also recommended to use always the same black key to start the bike.

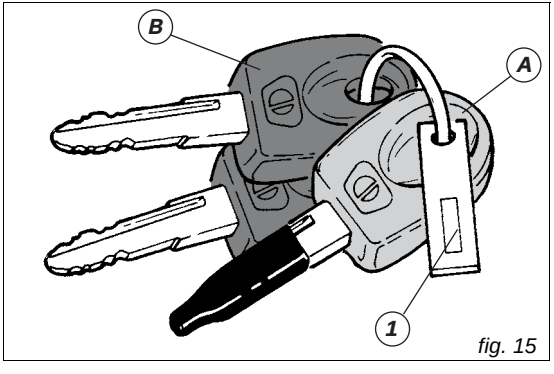


fig. 15

Code card

*A CODE CARD (fig. 16) is supplied together with the keys, it indicates the electronic code (A, fig. 17) to be used in case of emergency start-up and the engine will not start up after the **key-ON**.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to enable the engine through the procedure that uses the throttle twistgrip (see page 28).
This procedure lets you disable the "engine block" function - indicated by the amber EOBD light (5, fig. 6) coming on - in the event of problems with the immobilizer system.

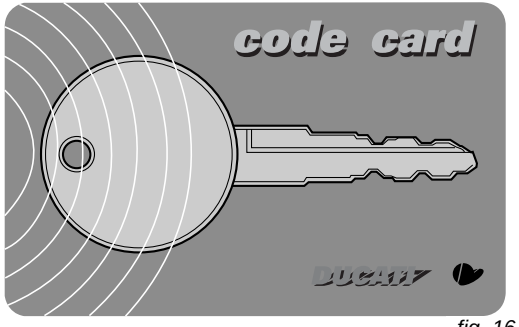


fig. 16

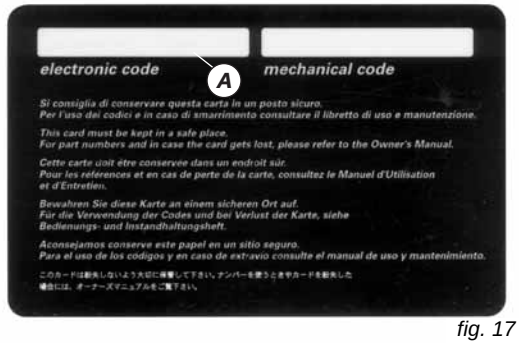

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los codigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

E

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

*1) Turn the key to **ON** and fully open throttle. Keep it open. The EOBD light (5, fig. 6) turns off after 8 seconds.*

2) Release the throttle as soon as the EOBD warning light turns off.

3) EOBD pilot light will flash. It is now necessary to enter the electronic code indicated on the CODE CARD delivered to the customer together with the bike.

4) Count the blinks of the EOBD light until you get as many blinks as the first digit in the electronic code. Open the throttle fully for 2 seconds and then release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Carry out the same procedure for the following figures of the code.

Failure to comply with this procedure, the EOBD pilot light will flash for 20 times, then will come on steady. Repeat the procedure starting from step (1).

5) Release the throttle twistgrip, if the code is correct the following two conditions may occur:

A) the EOBD warning light shall flash signalling that engine block has been disabled. The warning light turns off after 4 seconds or if engine revolutions go over the limit value of 1000 rpm.

B) The IMMO light (3, fig. 5.2 and fig. 5.1) keeps flashing until the engine exceeds 1000 rpm, or until engine is restarted.

6) If the code is NOT correct, the EOBD warning light and the IMMO light stay on and it is then possible to repeat the procedure, starting from point 2, as many times as necessary (infinite).

Note

Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to OFF and restart the procedure from point (1).

Operation

*When the ignition key is turned to **OFF**, the immobilizer inhibits engine operation.*

*When the ignition key is turned back to **ON** to start the engine **(Key-ON)**, the following happens:*

1) if the CPU recognised the code, the IMMO light on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the start button , the engine will start up.

*2) If the IMMO light stays on, it means that the code has not been recognised. When this is the case, turn the ignition key back to **OFF** and then to **ON** again; if the engine still does not start, try with the other black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.*

3) Should the IMMO pilot light still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip).

Important

Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognising the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any additional key, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.

DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to 8 keys in total.

You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.

The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Note

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Key-operated ignition switch and steering lock (fig. 18)
It is located in front of the fuel tank and has four positions:

*A) **ON**: lights and engine on;*
*B) **OFF**: lights and engine off;*
*C) **LOCK**: steering locked;*
*D) **P**: parking light on, steering locked.*

E

Note
To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

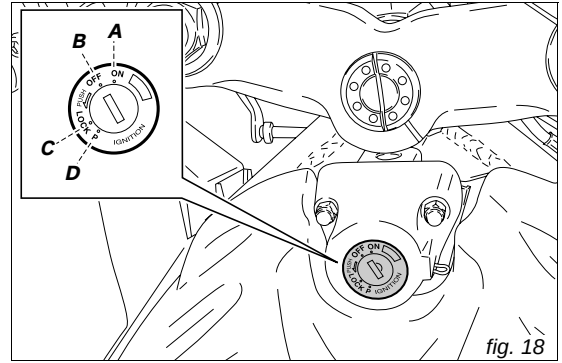


fig. 18

Lh switch (fig. 19.1 and fig. 19.2)

1) Dip switch, light dip switch, two positions:
position ≡D = low beam on;
position ≡D = high beam on.

2) Switch ⇦⇨ = 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position ⇦ = left turn;
position ⇨ = right turn.
To cancel turn indicators, push in once switch returns to central position.

3) Button = warning horn.

4) Button ≡D = passing.

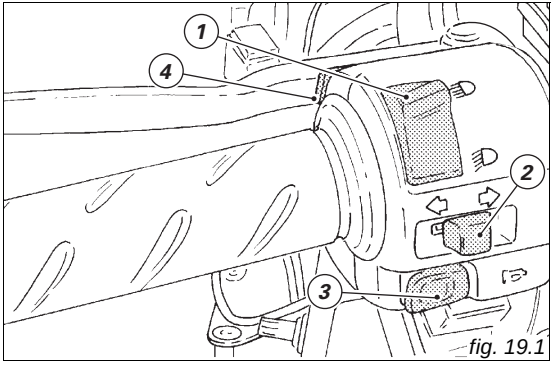


fig. 19.1

E

ST3S ABS

5) Button (⊗) = ABS off.
To turn off the ABS, hold down the button for over 3 seconds until the orange ABS light on the instrument panel starts to flash.
Release the ABS button.

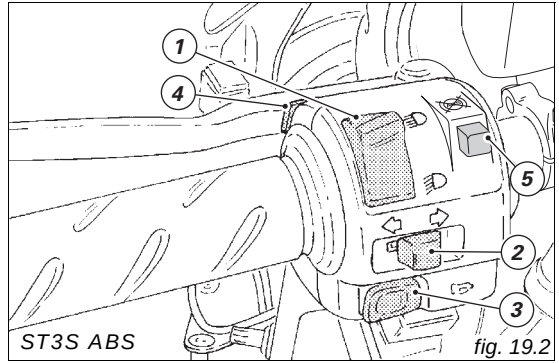
E

Note
When the button is held down for over 5 seconds or is released before the ABS light comes on, the ABS stays on.

Warning
*Perform this operation when the vehicle is stopped (key turned to **ON**).*

Note
The orange light will keep flashing as a reminder that the ABS system is off.

Note
*The ABS is reset automatically when the key is turned to **OFF**. The next time the key is turned to **ON**, the ABS will be on.*



ST3S ABS *fig. 19.2*

Clutch lever (fig. 20)
Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar. To adjust, keep lever (1) completely extended, turn dial adjuster (2) and set it to one of the four available positions. Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.
When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Warning
Set clutch lever when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

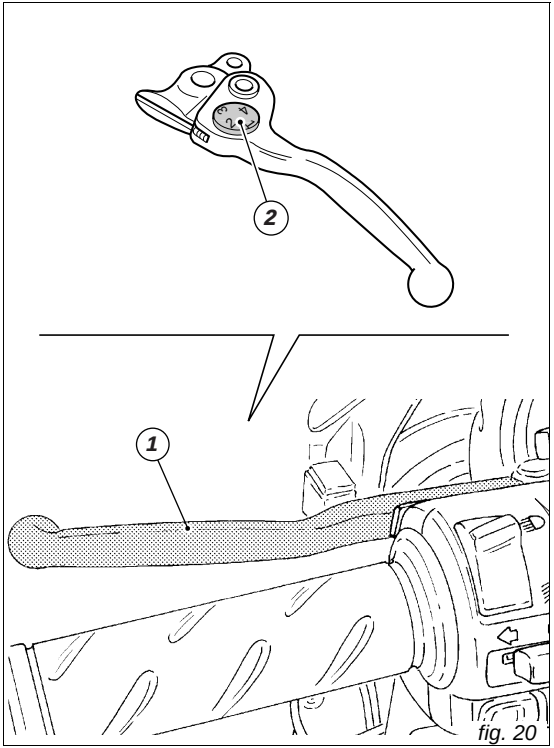


fig. 20

Rh switch (fig. 21)
1) Button ⚠ = emergency flashers, hazard
Press it to activate all turn indicators at the same time. Press button again to disconnect the flashers.

*2) **ENGINE STOP** switch, two positions:*
*position ○ (**RUN**) = run.*
*position ⊗ (**OFF**) = stop.*

E

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the position ○ to enable starting.

Important
*Stopping the engine using switch (2) when riding with lights on and leaving the ignition key in the **ON** position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

3) Button ⏻ = engine start

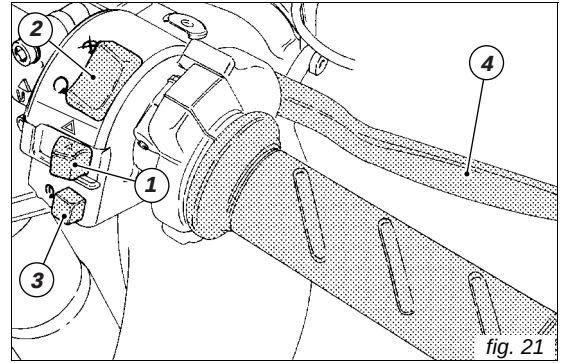


fig. 21

Throttle twistgrip (fig. 22)
The twistgrip on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Front brake lever (fig. 22)
Pull in the lever (1) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.

The control lever features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar.
To adjust, keep lever (1) completely extended, turn dial adjuster (2) and set it to one of the four available positions. Remember that:
position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.

⚠ *Warning*
Front brake lever adjustment is to be carried out when the bike is stopped.

⚠ *Warning*
Please read the instructions on page 61 before using these controls.

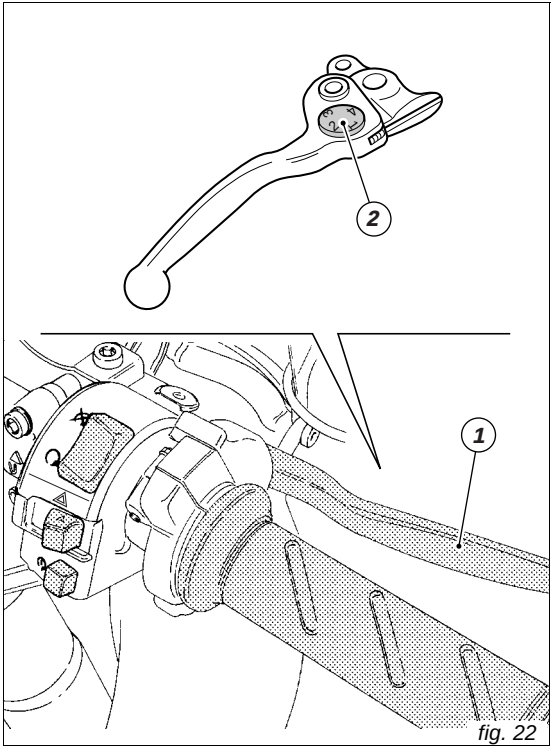


fig. 22

Rear brake pedal (fig. 23)
Push down on the pedal (1) to apply the rear brake.
The system is hydraulically operated.

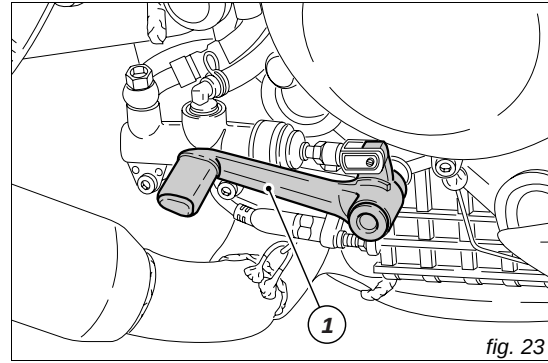


fig. 23

Gear change pedal (fig. 24)
*Gear change pedal features a rest central position **N** with automatic spring-back, can move in two ways:*
*down = press down the pedal to engage the 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.*
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
Each time you move the pedal you will engage the next gear.

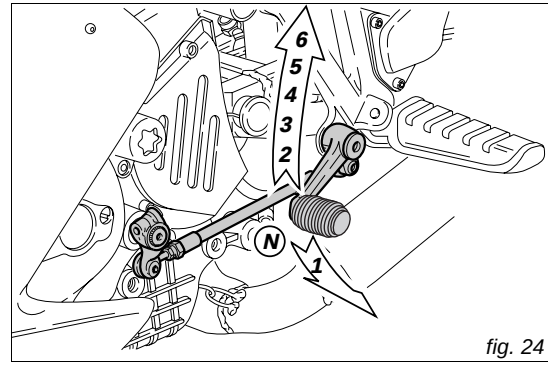


fig. 24

Setting the gear change and rear brake pedals (fig. 25 - fig. 26)
The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.
To set the gear change pedal, hold the rod (1) and loosen lock nuts (2) and (3).

Note
Nut (2) has a left-hand thread.

Fit an open-end wrench to hexagonal element of linkage (1) and rotate until setting pedal in the desired position. Tighten both check nuts onto linkage.

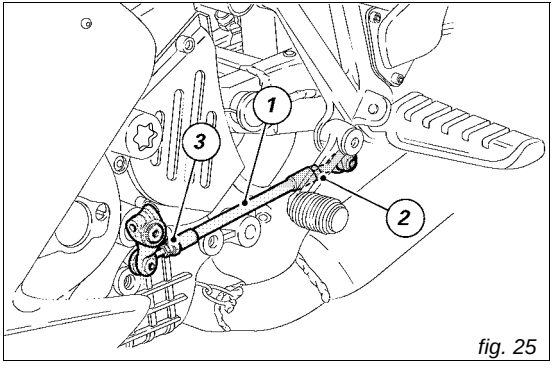


fig. 25

E

To set the rear brake pedal, loosen check nut (4).
Turn pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (4).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (6) on cylinder linkage.
Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (6) and check pedal free play again.

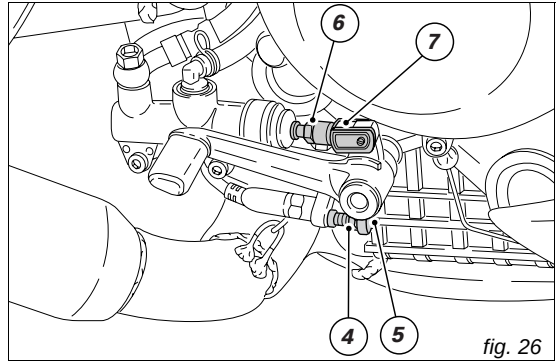


fig. 26

Position on the vehicle (fig. 27)

1) *Tank filler plug*
2) *Seat catch and helmet hooks*
3) *Side stand.*
4) *Lifting handgrip.*
5) *Centre stand*
6) *Rear-view mirrors.*
7) *Front fork adjusters.*
8) *Rear shock absorber adjusters.*
9) *Power outlet*
10) *Catalytic converter.*

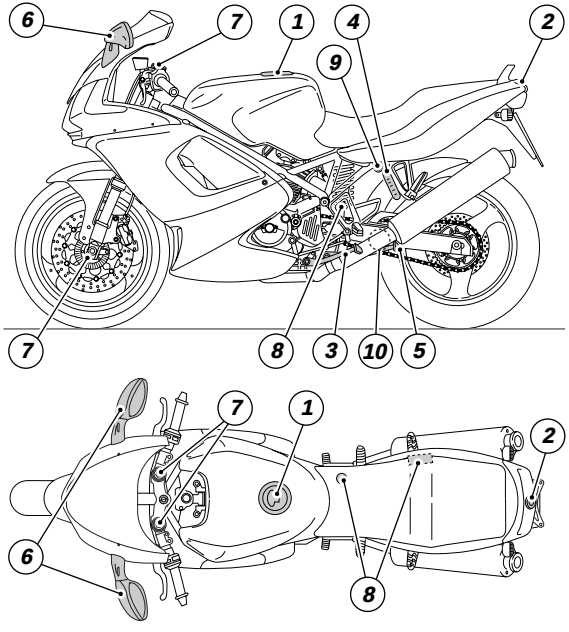


fig. 27

Fuel tank plug (fig. 28)

Opening

Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.
Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted (see page 64) and closed the plug after each refuelling.

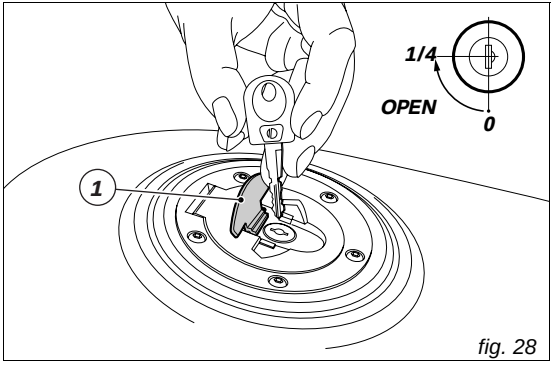


fig. 28

Seat catch and helmet hooks

Opening *(fig. 29)*
Fit the ignition key into the lock (4) and turn the key clockwise about 1/4 turn until the rear end of the seat lifts up. Pull the seat backwards to slide it off its front holders (1).
On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the helmet fastening cable (2) (see page 65). Insert the cable into the helmet and insert the ends of the cable into one of the two hooks (3). Leave the helmet hanging outside (fig. 30) and refit the seat.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

Closing
Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-bolt and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

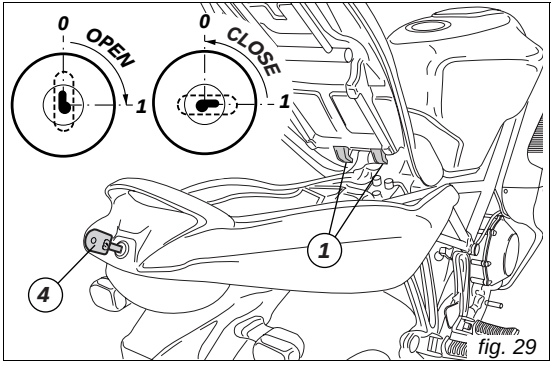


fig. 29

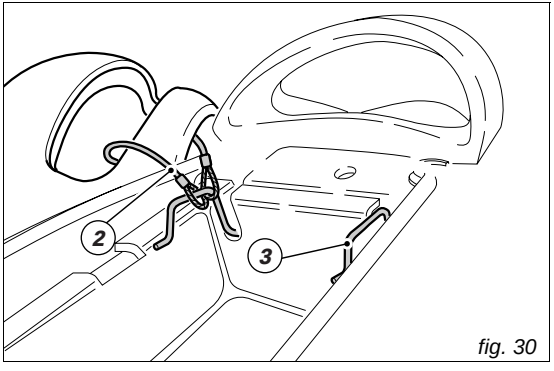


fig. 30

E

Antitheft padlock *(fig. 31)*
The antitheft padlock (1) is stored under the seat. Remove strap (2) to take padlock out.
Use the padlock in addition to the steering lock when parking your motorcycle in unsafe areas.

Warning
Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider and passenger.

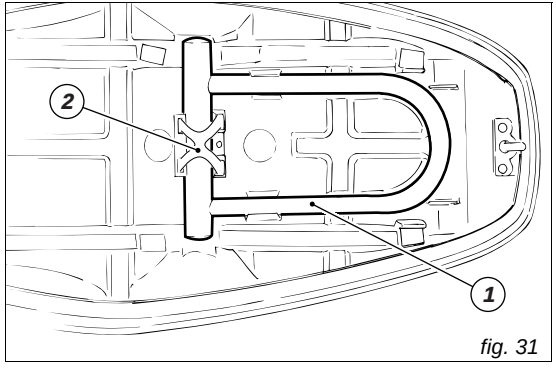


fig. 31

Side stand (fig. 32)

Important
Put the motorcycle on the side stand only when you expect to stop for a short time.
Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over. When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Note

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Note

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

Lifting handgrip

A handgrip (1, fig. 33) that pivots on the left pillion passenger footpeg is provided to help you place the motorcycle on the centre stand or keep it upright when manoeuvring to park it.
Fold out the handgrip. After use, just release it and it will fold back to its rest position.

Power outlet

A specific power outlet (2, fig. 33) has been fitted to feed dedicated accessories.
Outlet is protected by a 20A fuse.

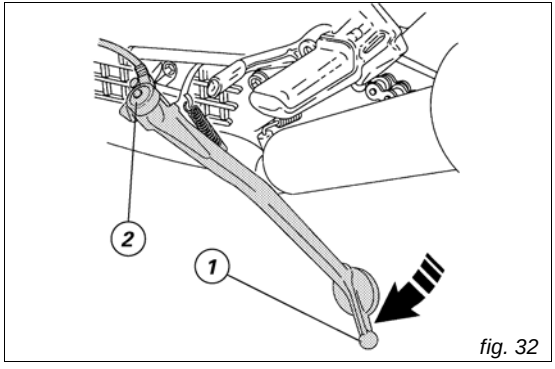


fig. 32

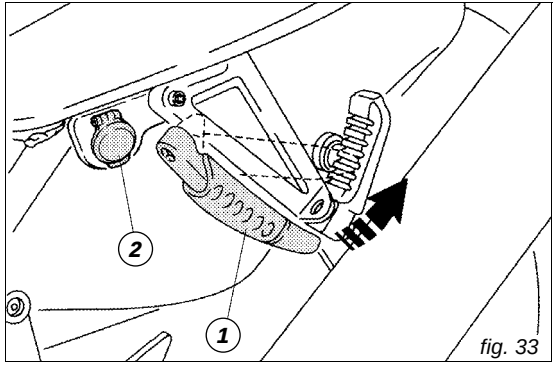


fig. 33

E

Centre stand

Always use the centre stand (1, fig. 34) to support the motorcycle steadily when parked. It is designed to support the motorcycle even when carrying the maximum load allowed.

Warning

Before putting the motorcycle on the centre stand, make sure the bearing surface is hard and flat.

E

Hold the left handlebar with your left hand and the lifting handgrip (2, fig. 35) with your right hand. Push down on the thrust arm (3) of the centre stand until it touches the ground. At the same time, hold the handgrip and pull the motorcycle upward and backward.
To take the bike off the centre stand, simply hold the handlebars and push the motorcycle forward, until the rear wheel touches the ground. The stand will spring back to rest position automatically.

Warning

Before moving off, always make sure the centre stand is fully up.

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) at regular intervals.

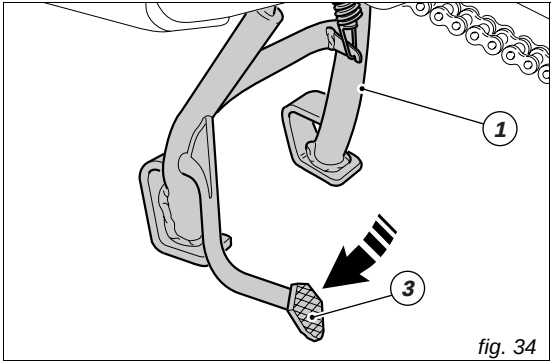


fig. 34

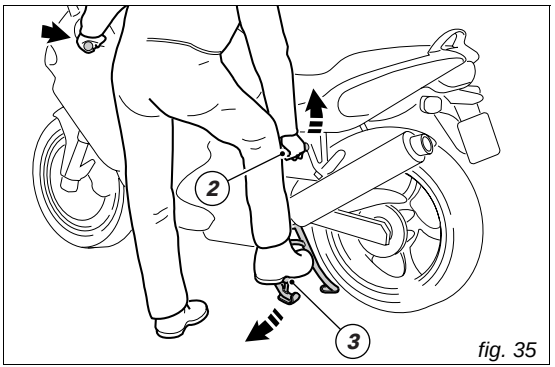


fig. 35

Rear-view mirrors (fig. 36)
The rear view mirrors of your motorcycle are made up of two parts held together by a special inner spring. This spring counters mirror rotation so the mirror will not smash the headlight fairing if hit accidentally. The spring then moves the mirror back to its original position.

Note
Never fold the rear-view mirrors: the inner spring is for safety only.

Important
If either of the mirror parts comes off, have the mirror repaired or replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Warning
Never ride with a missing rear view mirror: the inability to see the traffic behind you may lead to severe accidents.

The mirrors have bifocal lenses that offer a wider range of vision, with no blind spots:

A) inner area = normal view
B) outer area = magnified view.

Warning
What you see in the mirror is actually closer to you than it appears in the mirror view, even more so when looking at the magnifying outer area (B).

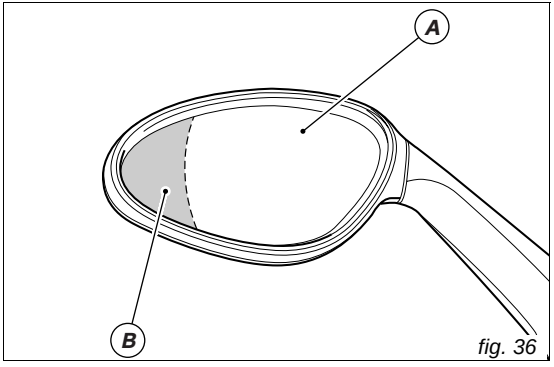


fig. 36

E

Front fork adjusters (ST3)
The fork of this vehicle is adjustable in the preload only.

Adjustment is carried out through the rebound adjuster:

1) (fig. 37) to adjust spring preload.

Standard setting:
spring preload (A, fig. 37): 16 mm

Range of adjustment:
spring preload (A, fig. 37): 10 - 25 mm

To change the preload of the spring inside each fork leg turn the hex. adjuster (1) with a 22-mm hexagon wrench.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

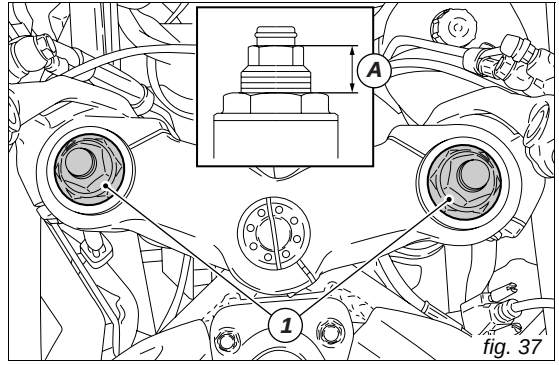


fig. 37

Front fork adjusters (ST3S ABS)
The front fork has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
1) (fig. 38) to change rebound damping settings;
2) (fig. 38) to change spring preload settings;
3) (fig. 39) to change rebound damping settings.

Turn the adjuster (1) on fork leg top with a flat screwdriver to adjust rebound damping.
To reach the adjuster (3, fig. 39), insert a screwdriver into the passing hole on the wheel shaft at fork leg axis.
As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting.
Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0).
This will be your starting point. Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. 1, 2 and so on.

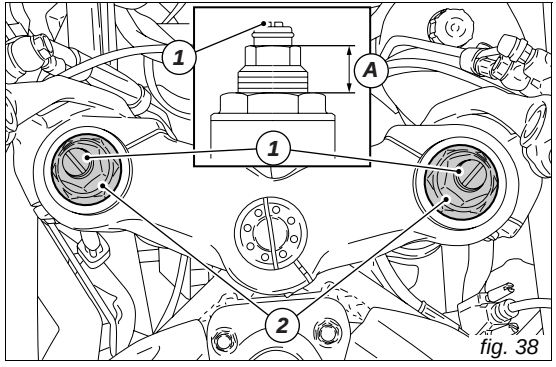


fig. 38

E

STANDARD factory setting is as follows:
compression: 12 clicks;
rebound: 11 clicks.
spring preload: 16 mm

Range of adjustment:
compression: 16 clicks;
rebound: 14 clicks.
spring preload (A, fig. 38): 10 - 25 mm

E

To change the preload of the spring inside each fork leg turn the hex. adjuster (2, fig. 38) with a 22-mm hexagon wrench.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

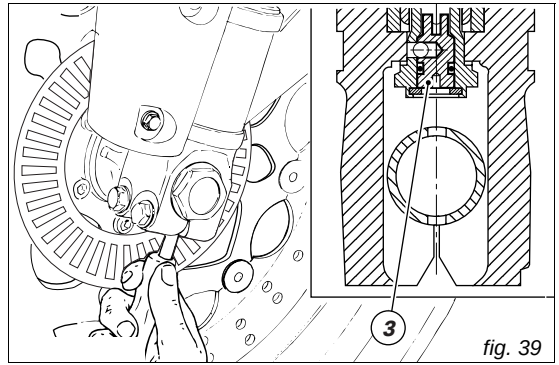


fig. 39

Rear shock absorber adjusters (ST3)

The rear shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.

The adjuster (1, fig. 40) located on the rear right hand side - at the control unit - sets rebound damping.

The adjuster (2, fig. 41) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.

*Turning the adjusters (1 and 2) clockwise gives harder damping **H**, turning anticlockwise gives softer damping **S**.*

STANDARD setting. Turn the adjusters all the way in (clockwise) then loosen:

- *adjuster (1) by 2.5 turns;*
- *adjuster (2) by 12 clicks;*

Spring preload: 18 mm

The ring nut (3, fig. 41) located on the top section of the shock absorber is used to adjust the outer spring preload. To set spring preload, use the supplied pin wrench to turn the ring nut anticlockwise or clockwise to increase or decrease spring preload as required.

STANDARD length of preloaded spring onto shock absorber: 160 mm.

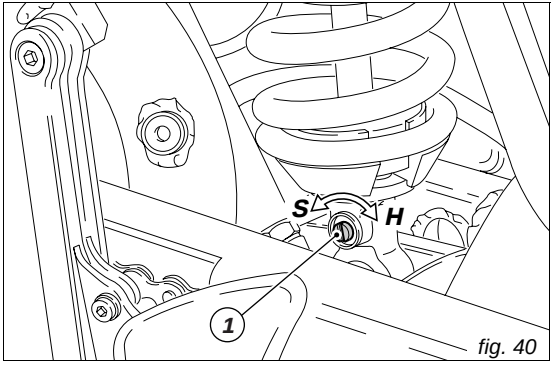


fig. 40

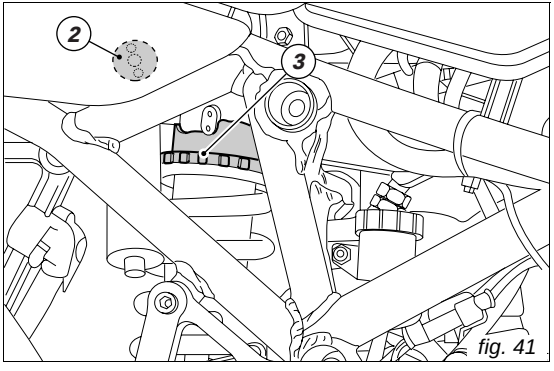


fig. 41

Warning

Use a specific pin wrench to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.

Warning

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

E

Important

When carrying a passenger and luggage, set the rear shock absorber spring to proper preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that rebound damping needs adjusting as well.

Rear shock absorber adjusters (ST3S ABS)
The rear shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1, fig. 42) located on the rear right hand side - at the control unit - sets rebound damping.
The adjuster (2, fig. 43) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
*Turning the adjusters (1 and 2) clockwise gives harder damping **H**, turning anticlockwise gives softer damping **S**.*
STANDARD setting. Turn the adjusters all the way in (clockwise) then:
- undo the adjuster (1) 14 clicks;
- undo the adjuster (2) 14 clicks;
spring preload: 20.5 mm

Range of adjustment:
rebound: 20 clicks.
compression: 20 clicks;
spring preload: 20 -30 mm
The knob (3, fig. 43) located on the rear right hand side under the passenger footpeg controls outer spring preload.
To change spring preload, turn the knob (3) by hand anticlockwise or clockwise to increase or decrease spring preload as required.
STANDARD length of the preloaded spring onto shock absorber: 149.5 mm.

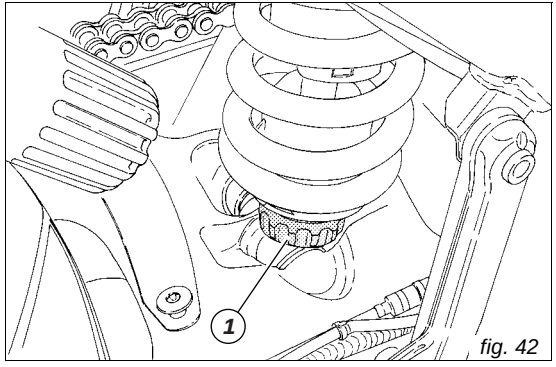


fig. 42

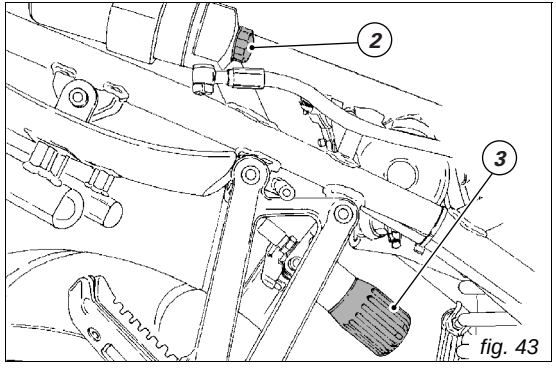


fig. 43

Warning

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

Important

When carrying a passenger and luggage, set the rear shock absorber spring to proper preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that rebound damping needs adjusting as well.

E

Changing motorcycle track alignment
(fig. 44 - fig. 45 - fig. 46)
Motorcycle track alignment is the result of tests carried out under different riding conditions by our technical staff. Modifying factory setting is a very delicate operation, which may lead to serious damages if carried out by unskilled people.
Before changing standard setting, measure the reference value (H, fig. 44).

The rider can modify track alignment according to his/her needs by changing working position of the shock absorber.
Loosen lock nuts (3) to change ball joints (1) centre distance.

Note
Please note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Set linkage (2) with an open-end wrench.
When finished, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

Warning
Length of linkage (2), included between the two joint centre lines (1), should not exceed 272 mm.

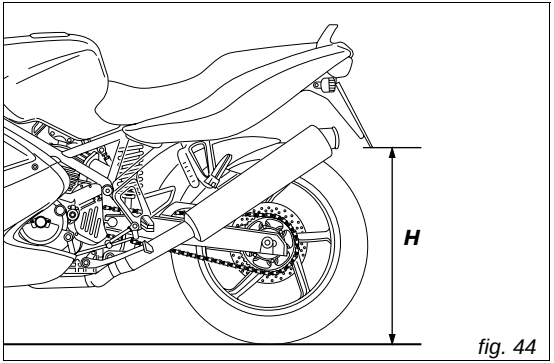


fig. 44

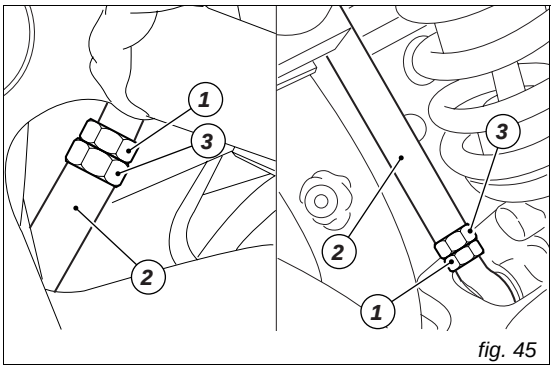


fig. 45

E

UNIBALL articulated head (A) maximum extension is 5 threadings, i.e. 7.5 mm (B).

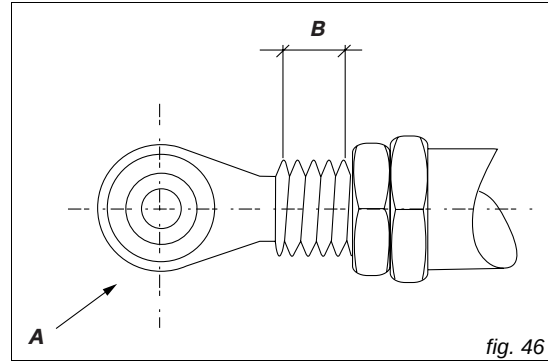


fig. 46

Running-in recommendations

Maximum rpm *(fig. 47)*
Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm)

1) Up to 1000 km
2) From 1000 to 2500 km

Up to 1000 km
During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. It should never exceed
6,000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.

For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine. However never exceed
7,500 rpm.

Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the Warranty Card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

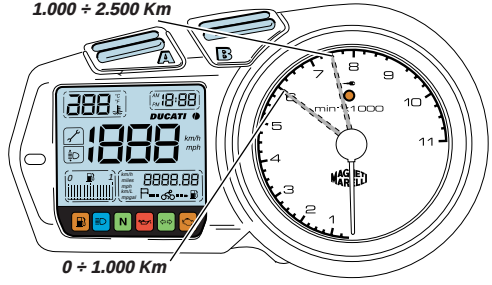


fig. 47

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 64).

Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up if needed (page 90).

Brake and clutch fluid
Check fluid level in the relevant reservoirs.

Coolant level
Check coolant level in the expansion reservoir. Top up if necessary (page 74).

Tyre condition
Check tyre pressure and condition (page 88).

Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 82).

Key-operated locks
Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Stand
Make sure side stand (pages 42) and centre stand (page 44) operate smoothly and are in the correct position.

ABS light
Set the key to ON and make sure the light comes on for a few seconds. When the light turns off, it means that the ABS is on.

Warning
In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

ABS system (ST3S ABS)
Ensure that front (1) and rear phonic wheel (2) are clean.

Warning
Clogged reading slots would compromise system proper operation.

It is recommended to disable ABS system in case of muddy road surface because under this condition the system might be subject to sudden failure.

E

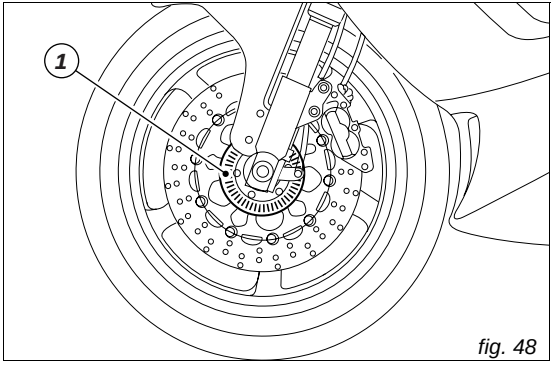


fig. 48

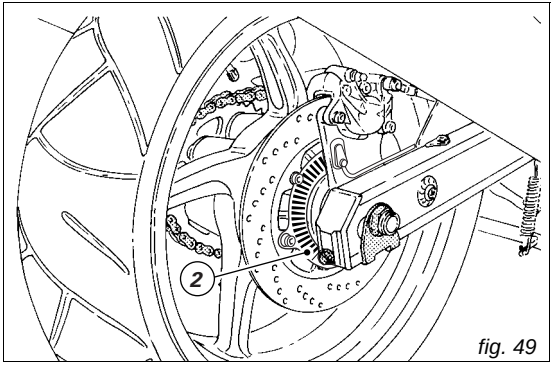


fig. 49

Starting the engine

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.

*1) Move the ignition key to **ON** (fig. 50). Make sure both the green light **N** and the red light on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 15).

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

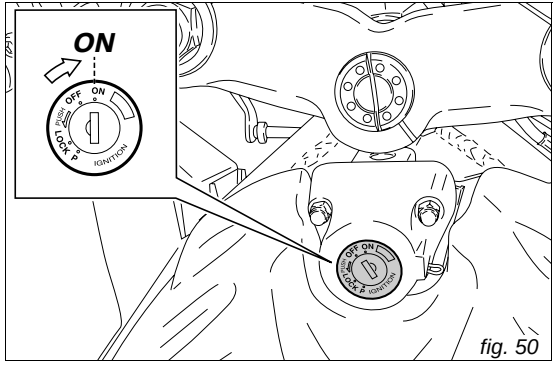


fig. 50

E

2) Check that the stop switch (1, fig. 51) is positioned to ↺ (RUN), then press the starter button (2).
This model is equipped with a servoignition system. To achieve assisted engine starting, press the button (2) and release it immediately. Pressing the button (2) operates automatic engine starting for a maximum period of time that varies depending on engine temperature. When the engine has started, the system prevents the starter motor from turning over. If the engine fails to start, allow at least 2 seconds before pressing the starter button (2) again. Let the engine start without using the throttle control.

E

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

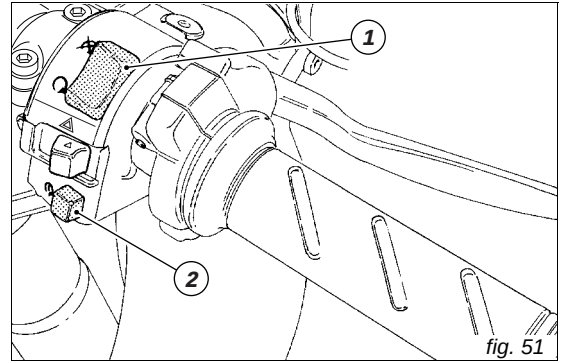


fig. 51

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronise, shift down (engage next lower gear) and release the clutch. The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning (ST3)

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power. Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control. When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously. Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

E

ABS system (ST3S ABS)

Using the brakes correctly under adverse conditions is the hardest – and yet the most critical - skill to master for a rider. Statistically, the risk of a fall or an accident is highest during braking. A locked front wheel leads to loss of traction and stability, resulting in loss of control.
The Anti-Lock Brake System (ABS) has been developed to enable riders to use the vehicles braking force to the fullest possible amount in emergency braking or under poor pavement or adverse weather conditions.

ABS uses hydraulics and electronics to limit pressure in the brake circuit when a special sensor mounted to the wheel signals the electronic control unit that the wheel is about to lock up.
This avoids wheel lockup and preserves traction. Pressure is raised back up immediately and the control unit keeps controlling the brake until the risk of a lockup disappears. Normally, the rider will perceive ABS operation as a harder feel or a pulsation of the brake lever and pedal.
The front and rear brakes use separate control systems, meaning that they operate independently. Likewise, the ABS is not an integral braking system and does not control both the front and rear brake at the same time.
The ABS may be turned off by pressing the button incorporated in the LH switch (see page 32).

Warning

When the ABS is off, the vehicle provides the standard braking force offered by the regular braking system. As a result, using one brake at a time will reduce braking efficiency. Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control. When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously. Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF*** *(fig. 52).*

Important

Never leave the key in the ON position when engine is stopped, or this will damage the electric components.

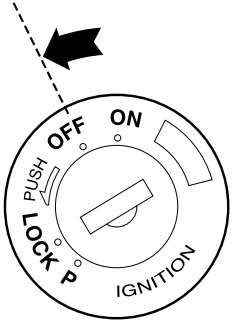


fig. 52

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the centre stand to park it (see page 44).

Turn the handlebar fully left and turn the key to the ***LOCK*** *position (fig. 53).*

To avoid theft, use the supplied padlock (see page 44).

If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.

You may leave the parking lights on by turning the key to position ***P****.*

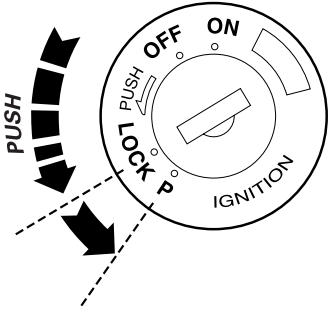


fig. 53

E

Important
*Do not leave the key turned to **P** for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Refuelling
Never overfill the tank when refuelling.
Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 54).

Warning
Use low-lead fuel having at least 95 fuel octane rating.
Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

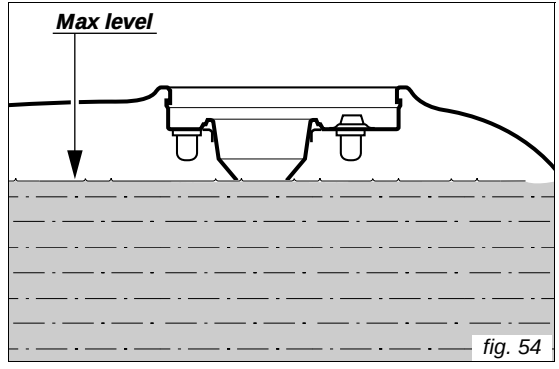


fig. 54

Tool kit and accessories (fig. 55)
The compartment under the seat holds:
an Owner's manual
a helmet fastening cable
a tool bag for normal maintenance and checks.

To reach this compartment, the seat must be removed by opening the catch (8) (page 41).

***Tool kit** (fig. 56)*
holds:

1) *Box wrench for spark plugs.*
2) *double-tip screwdriver;*
3) *Allen wrenches;*
4) *helmet fastening cable;*
5) *extension;*
6) *box wrench;*
7) *pin wrench for shock absorber ring nut (not available on version ST3S ABS).*

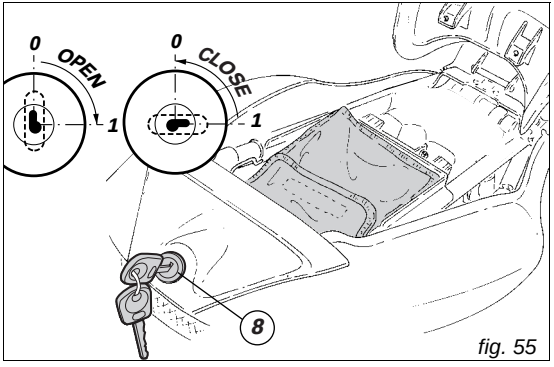


fig. 55

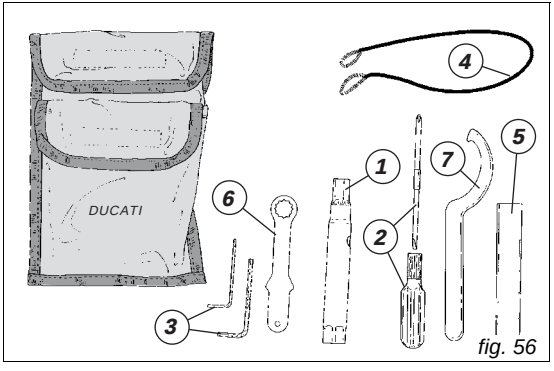


fig. 56

E

E

Removing the fairing
Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning
Firmly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.

Important
At reassembly always use nylon washers when tightening fastening screws, not to damage painted parts and Plexiglas windscreen of headlight fairing. Some fastening screws are of the self-tapping type; do not overtighten, otherwise threading might damage and screws would not be tightened properly next time.

Lower body panels
Unscrew the four screws (1) that hold each lower body panel to the upper body panels (fig. 57).

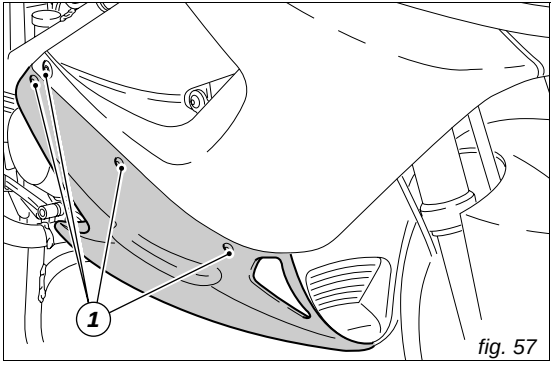


fig. 57

Undo one of the two lower screws (2, fig. 58) securing one fairing to the other.
Keep washer (5, fig. 58) and wellnut insert (6, fig. 58) of plate (4, fig. 58). Keep the plate connected to a lower fairing.
Undo the two screws (3, fig. 58) securing the lower fairings to the air scoop.
Remove the breather hose (7, fig. 58) from the left lower fairing.
Remove both lower fairings.

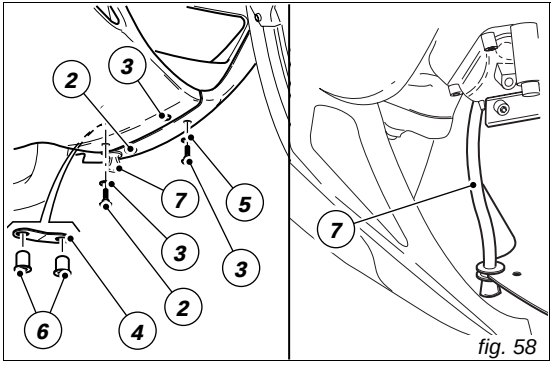


fig. 58

E

Instrument panel covers

Undo the two screws (1) securing the rear plate (2) to the headlight fairing.
Pull out the rear plate (2) from the front plate (3).
Undo the screws (4) and remove the windscreen (5) to remove the front plate (3).

Undo the screws (6), disconnect the wiring from the instrument panel and remove the front plate (3) complete with instrument panel.

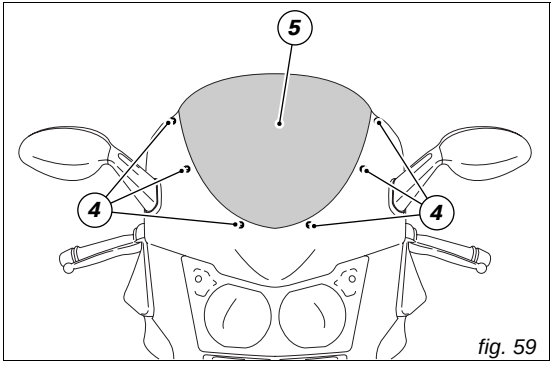


fig. 59

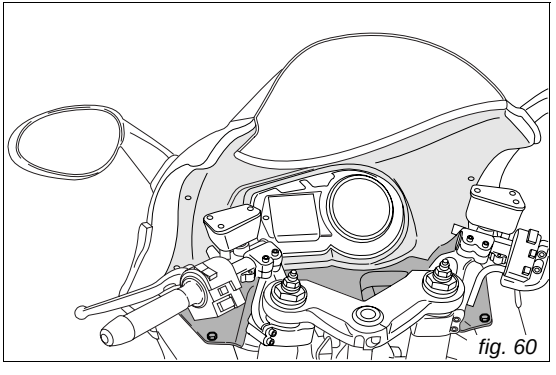


fig. 60

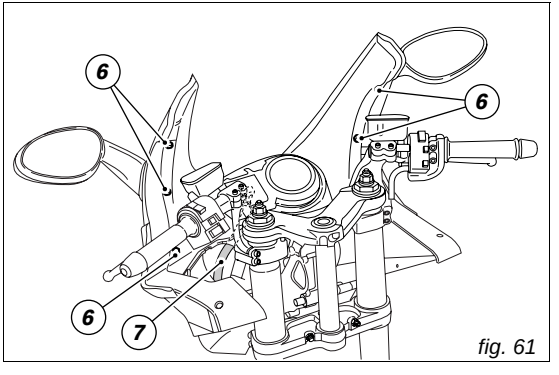


fig. 61

Headlight fairing

Remove the instrument panel covers.
Detach the rear view mirrors from the headlight fairing by unscrewing the four inner screws (1, fig. 62). Disconnect the cables (2, fig. 63) of the turn indicators.

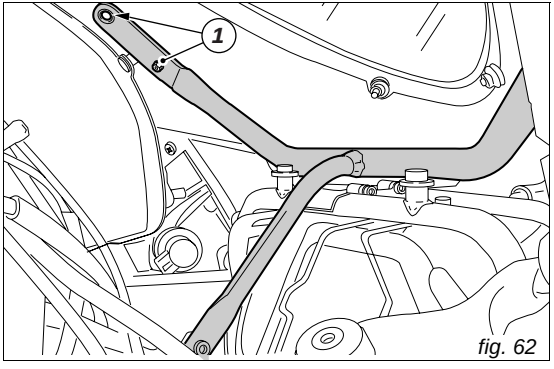


fig. 62

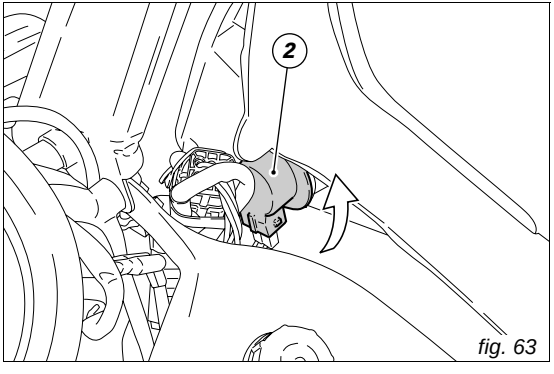


fig. 63

Unscrew the 8 fastening screws (3, fig. 64 - fig. 65) that hold the headlight fairing to the side body panels. Remove the fairing sliding it off the headlamp.

Important

When refitting, it is necessary to loosen the screws of both rear-view mirror mounts and then fit the headlight fairing. Make sure turn indicator cables are not squeezed and fit rear-view mirrors with the relevant gasket, secure them with screws (1, fig. 62).
Set the headlight fairing so that its top edge is horizontal. Tighten screws (3, fig. 64 - fig. 65) starting from the front ones then tighten mirror mount screws previously loosened.

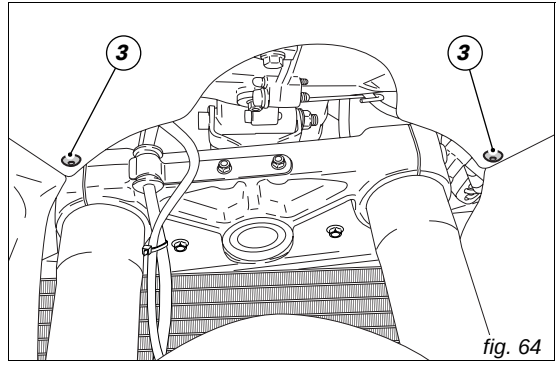


fig. 64

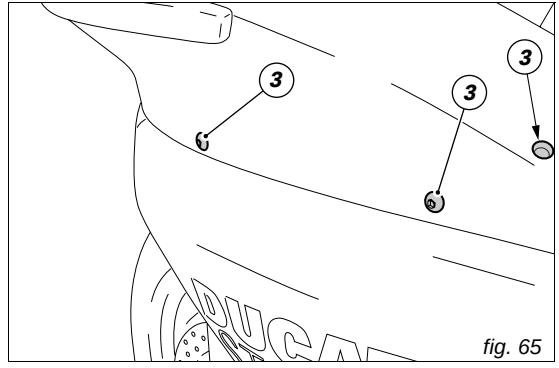


fig. 65

Removing the upper and lower body panels together

Unscrew the 8 fastening screws (3, fig. 64 - fig. 65) that hold the headlight fairing to the side body panels.
Unscrew the front fastening screw (1, fig. 67) that holds each body panel to the front baffle.
Unscrew the rear fastening screw (2, fig. 67) that holds each body panel to the frame.
Unscrew the two lower fastening screws (3, fig. 67) holding the body panels to the central air conveyor.
Unscrew one of the two screws (4, fig. 67) joining the body panels together.
Remove the fairings.

Side panniers

The motorcycle comes ready to fit the side panniers.
Side panniers kit in the same colour as the motorcycle is available from Ducati Spare Parts Department.
Kit includes all parts needed to install the panniers as well as the relevant instructions.

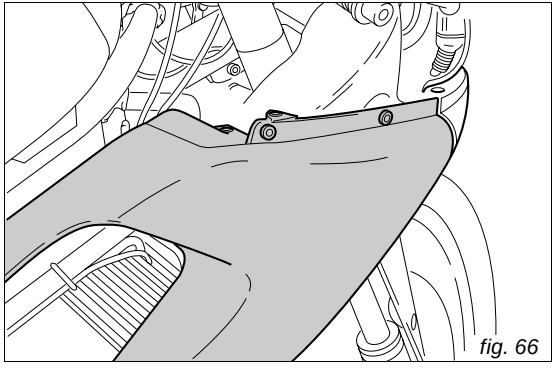


fig. 66

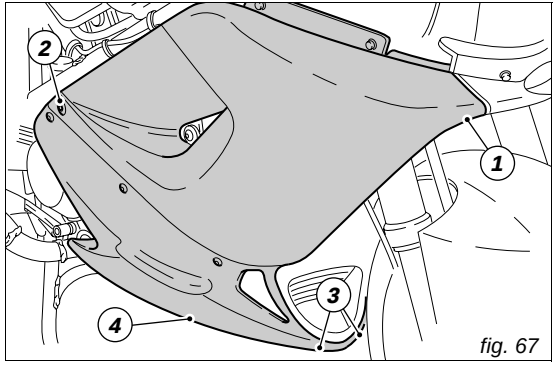


fig. 67

Lifting the fuel tank

Unscrew the 2 screws (1, fig. 69) that hold the cover to the tank support. Remove the cover sliding it off the ignition switch. Pull and lift the clip (2, fig. 68) off the tank support. Lift the tank and unhook the support rod (3, fig. 70). Rest the tank onto the rod as shown in the figure.
When you are finished, reverse the above procedure to refit all the parts you have removed.

E

Warning
Make sure the fuel in the tank is less than 6 litres (the fuel warning light on the instrument panel should be on) or fuel may leak out through the filler plug breather.

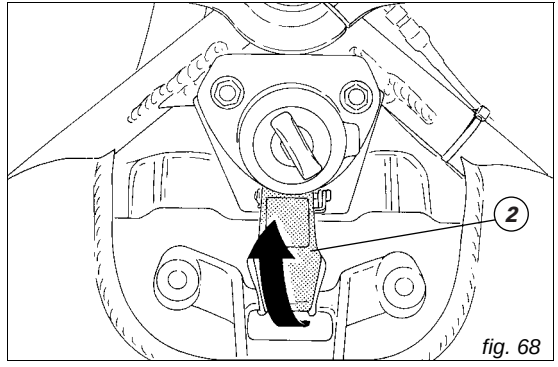


fig. 68

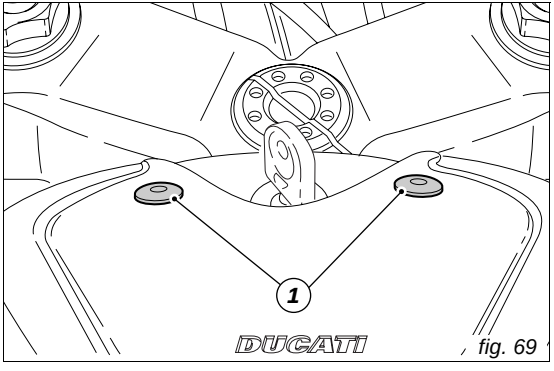


fig. 69

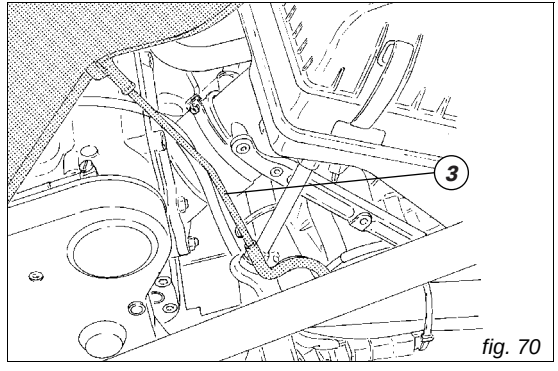


fig. 70

Cleaning and changing air filters

Replace air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card). The air box is accessible after lifting the fuel tank.

Undo the clips (1, fig. 71) of the cover on both sides of the air box, then remove cover (2).

Remove the filter (3, fig. 72) and fit a new one.

Important

A dirty filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs.

Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage. Install the filter properly into its seat in the air box as shown in fig. 72 and refit all the parts you have removed.

Important

If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see Warranty Card).

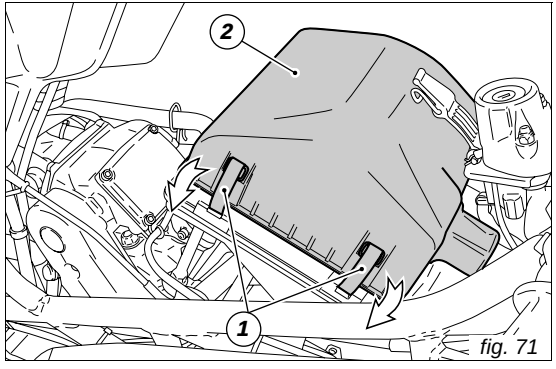


fig. 71

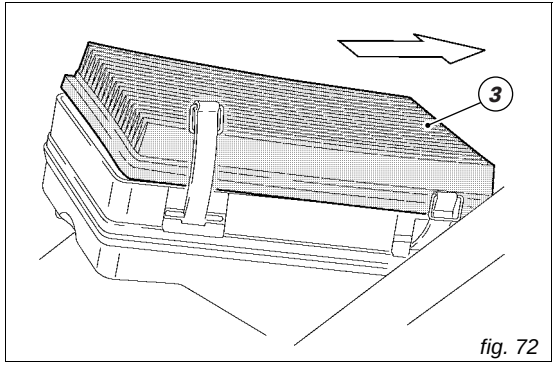


fig. 72

E

Checking the coolant level
Check the coolant level in the expansion tank, on the RH side of the motorcycle.
*The coolant level must be between the **MAX** and **MIN** marks (fig. 73).*
Top up if the level is too low.
Remove the r.h. side guard of the instrument panel.
*Unscrew the filler plug (1, fig. 74) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHELL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to **MAX** mark.*

Refit the filler (1) and reassemble all removed parts.

This mixture improves operating conditions (coolant will start freezing at –20 °C/- 4 °F).

Cooling circuit capacity: 2.5 cu. dm (litres).

Warning
Place the motorcycle on a flat surface and make sure the engine is cold before proceeding.

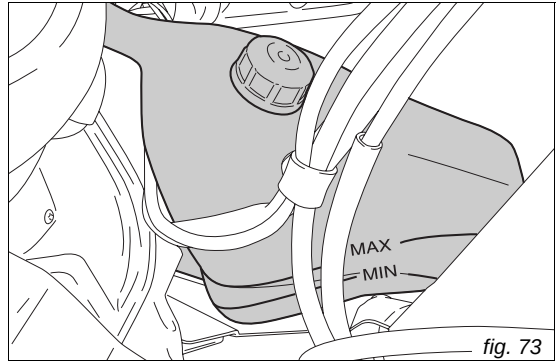


fig. 73

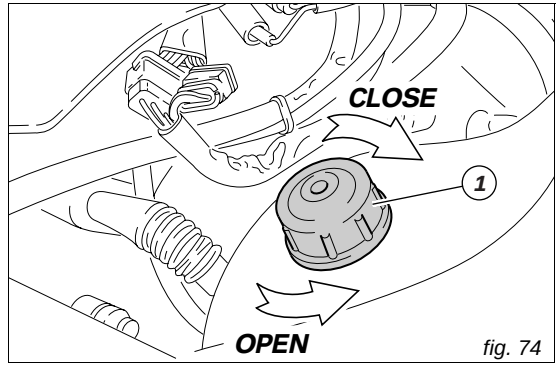


fig. 74

Checking brake and clutch fluid level
*Fluid level should never fall below the **MIN** mark on each reservoir (fig. 75). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.*
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Important
It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Clutch system
If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

Brake system
If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning
Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.

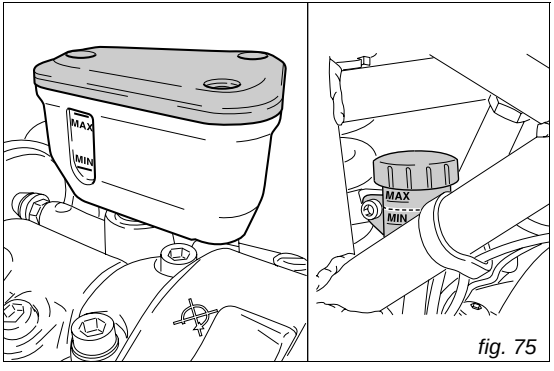


fig. 75

Checking brake pads for wear

Front brake *(fig. 76)*
To facilitate inspection without removing the pads from the callipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

E

Rear brake *(fig. 76)*
The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.

Important
Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

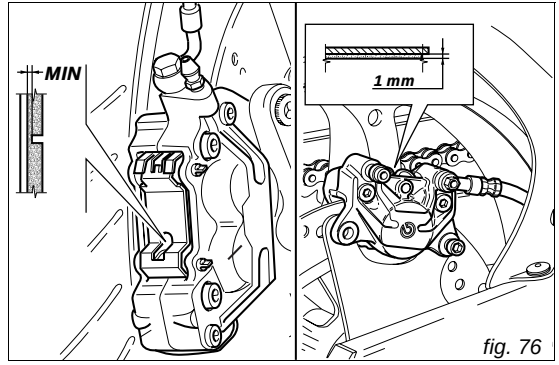


fig. 76

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheaths of the throttle and cold start cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to remove the cover (1, fig. 77) by unscrewing the two fastening screws (2) and then grease the cable end and the pulley.

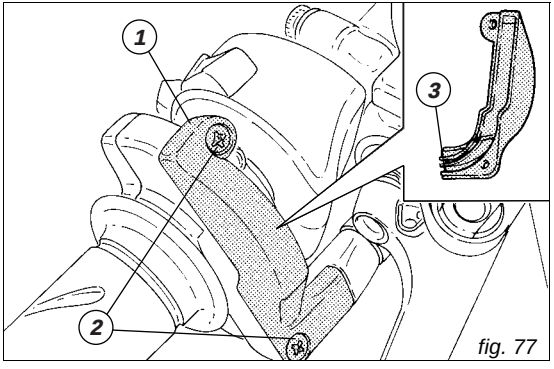


fig. 77

Warning

When refitting the cover, be sure to slide the cable properly onto the suitable pulley and inside the guide in the cover (3).

Refit the cover and tighten the screws (2).

To ensure smooth operation of the stand joints, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.

Throttle cable tension adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 1.5 - 2 mm measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 78) provided on the throttle control.

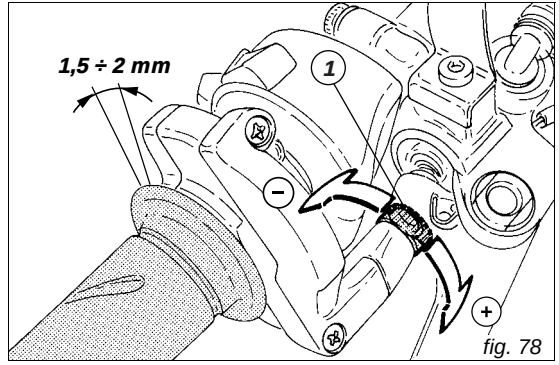


fig. 78

E

Charging the battery (fig. 79)
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*Remove the r.h. side fairing (see page 71), undo the screw (1) and remove the upper bracket. Always disconnect the black negative terminal (-) first, and then the red positive terminal (**+**).*

Warning
Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources.

Charge the battery in a ventilated room.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive (+) terminal first.

Reinstall the battery on its mount and secure the upper bracket with the screw (1). Apply some grease on the fastening screws to improve conductive capacity and connect the terminals.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

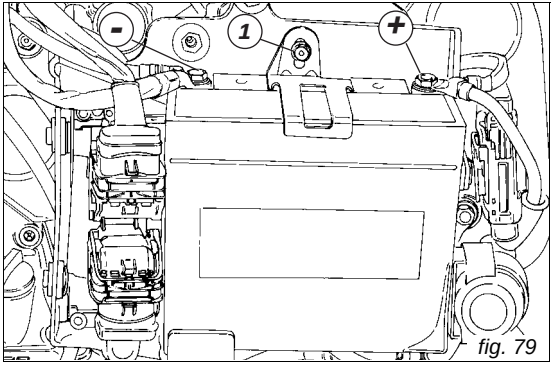


fig. 79

Chain tensioning

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain is tightest.

Put motorcycle on the centre stand and push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm. The lower stretch of chain must have a slack (fig. 80) of

30 mm (ST3);

32-34 mm (ST3S ABS)

Chain tension is adjusted as follows:

Slacken the nut (1, fig. 81) of the wheel shaft, tighten (turn clockwise) or slacken the screw (2) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

E

Important

Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm.

This will ensure perfect wheel alignment.

Grease the thread of the wheel shaft nut (1) with SHELL Retinax HDX2 grease and torque nut to 83 Nm.

Grease the threads of adjusting screws (2) with SHELL Alvania R3 grease and torque them to 8 Nm.

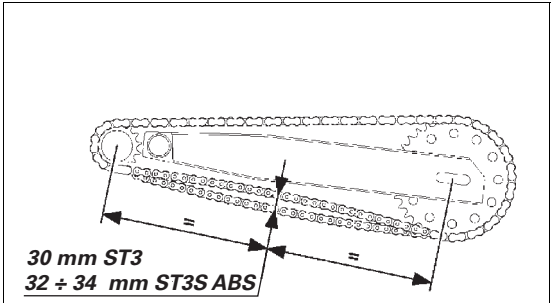


fig. 80

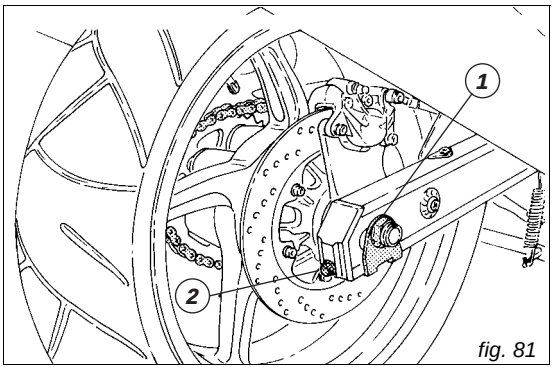


fig. 81

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.
The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on the Electric System for that lighting device (page 101).

***Removing the headlight bulbs** (fig. 82, fig. 83, fig. 84, fig. 85, fig. 86)*

Remove the instrument panel covers (see page 68) and release the clamps (1) of the light cover (2) to reach the headlight bulbs.

***L.h. High-beam bulb** (fig. 83):*

pull out the bulb cable (3) and disconnect the bulb from the cable.

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

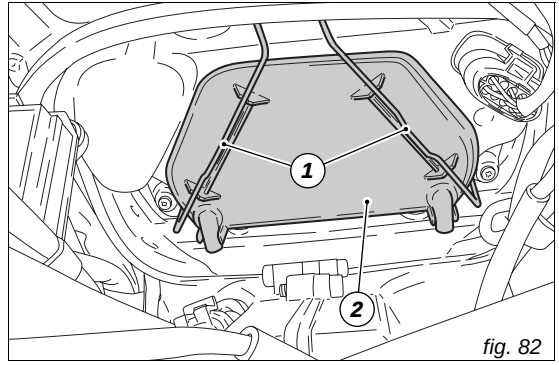


fig. 82

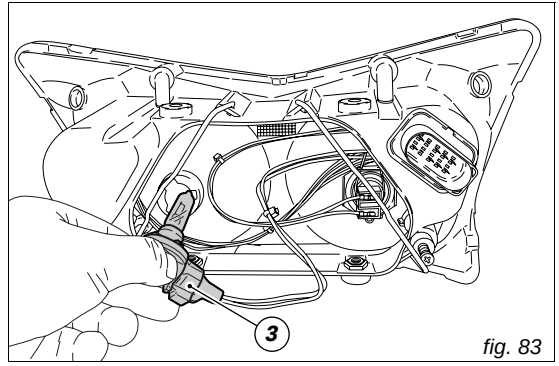


fig. 83

R.h. High-beam bulb *(fig. 85-fig. 84):*
Disconnect the connector (4).
Release the clip (5) keeping the bulb cable (6).

Refit following the removal procedure in the reverse order.

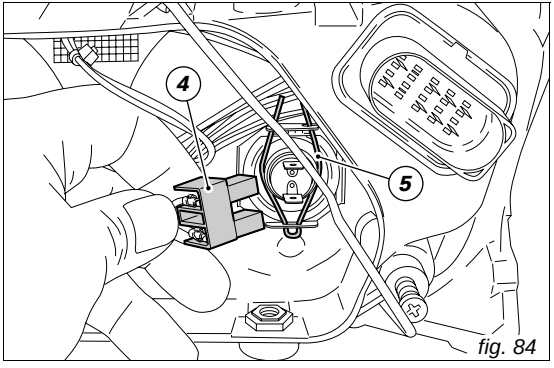


fig. 84

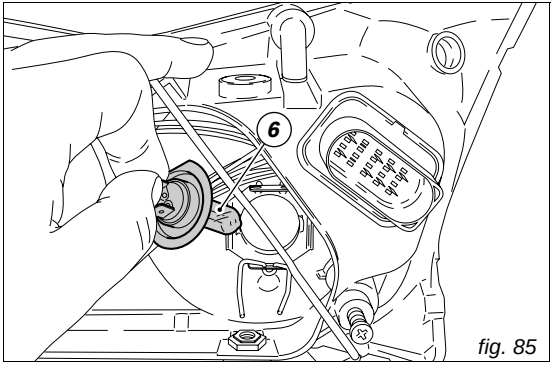


fig. 85

E

To change the parking light bulb, pull out the bulb holder (7, fig. 86) from the rear of headlamp first. Remove the bulb and fit a new one.

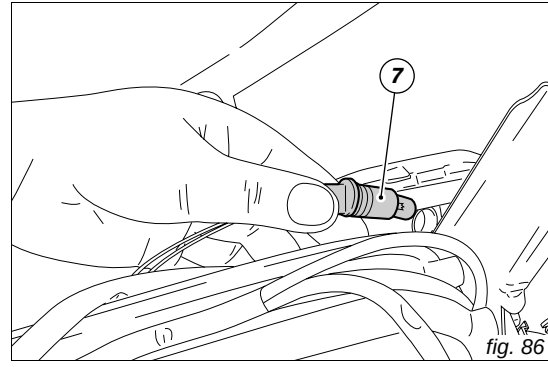


fig. 86

E

Turn indicators

The bulbs of the turn indicators are accessible after removing the instrument panel side guards.

Front:
Turn the bulb holder (1, fig. 87) anticlockwise and remove it from indicator body. Withdraw the burnt-out bulb and replace it.
Refit the bulb holder with the round slot pointing upward and turn it clockwise until it locks in place in the indicator body.

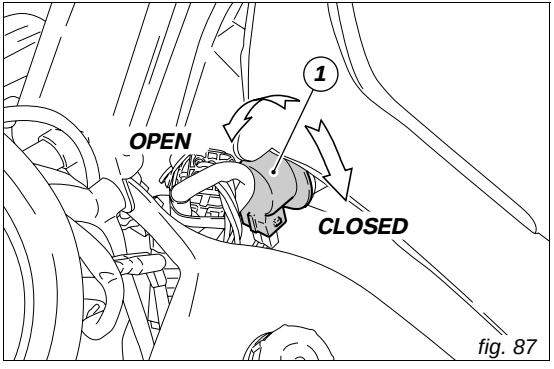


fig. 87

Rear:
remove the screw (2, fig. 88) and detach the glass (3) from the indicator body holder.
The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (2).

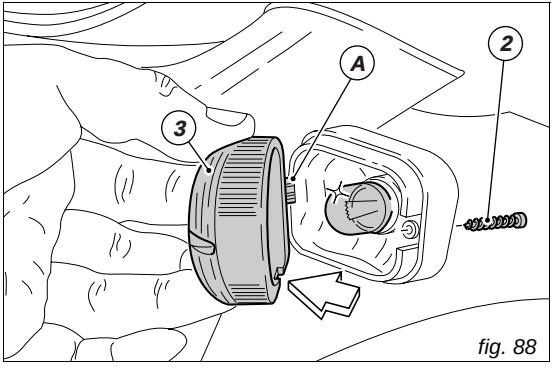


fig. 88

E

Number plate light

To expose the number plate bulb, withdraw the bulb holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.

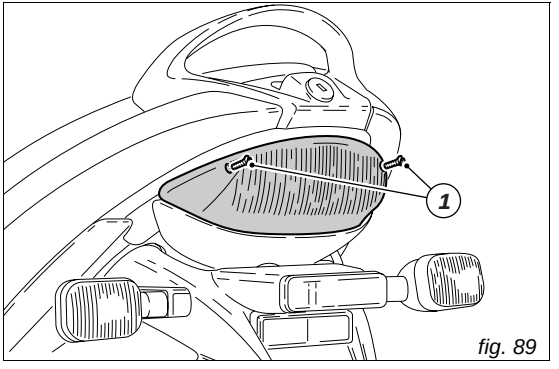


fig. 89

E

Stop light

To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1, fig. 89) that secure the glass and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks (fig. 90). Refit the glass and tighten the screws (1).

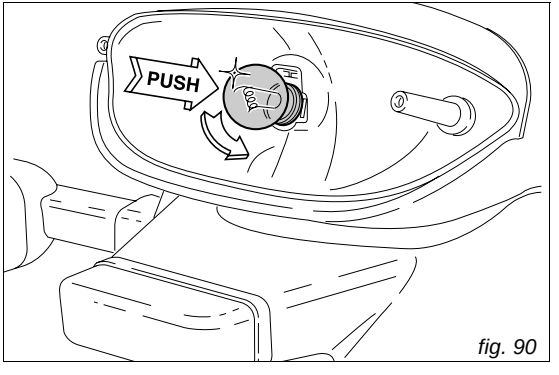


fig. 90

Beam setting (fig. 91)
When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle. If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam.
The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/ 10th of the height from ground of headlamp centre.

Note
The procedure described here is in compliance with the Italian Standard establishing the maximum height of the light beam.
Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

Beam vertical setting (fig. 92)
This adjustment is done using the buttons (A) and (B) on the instrument panel, after entering the "Beam vertical setting" mode (see page 22).

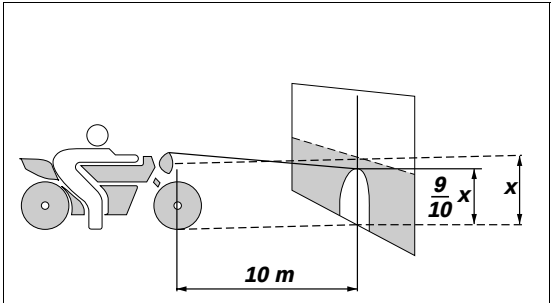


fig. 91

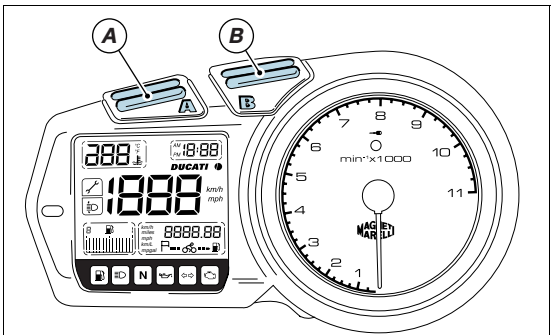


fig. 92

E

Tyres
Tyre pressure rider + luggage front:
2.1 bar (2.14 kg/sq. cm) - 2.3 bar (2.34 Kg/sq. cm)
Tyre pressure rider + luggage rear:
2.2 bar (2.24 kg/sq. cm) - 2.4 bar (2.44 Kg/sq. cm)
Tyre pressure rider + passenger + luggage front:
2.4 bar (2.44 kg/sq. cm) - 2.5 bar (2.54 Kg/sq. cm)
Tyre pressure rider + passenger + luggage rear:
2.8 bar (2.85 kg/sq. cm) - 2.9 bar (2.95 Kg/sq. cm)

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important
Check and set tyre pressure when tyres are cold. To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement
In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning
A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.

Important
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Warning (ST3S ABS)
Have the tyres replaced at a Dealer or Authorised Workshop. Correct removal and installation of the wheels is essential, as some parts of the ABS (such as sensors and phonic wheels) are mounted to the wheels and require specific adjustment.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 93) at the point where tread is most worn down.
It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important
Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

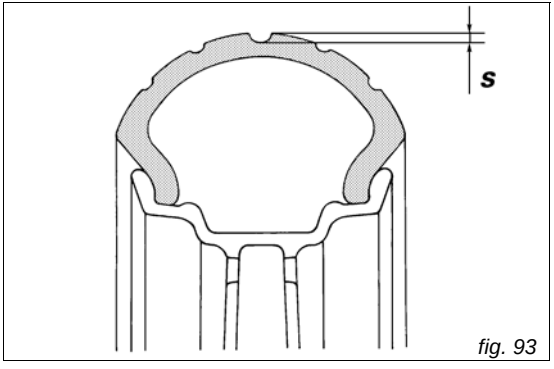


fig. 93

Checking engine oil level (fig. 94)
Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks on the sight glass.
If low, top up oil level with SHELL Advance Ultra 4.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

E

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorised workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

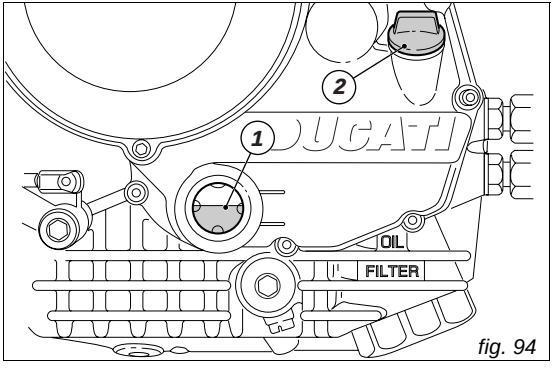
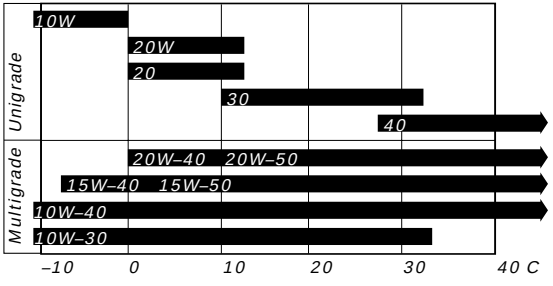


fig. 94

Viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity grades indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs (fig. 95)
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.
This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the l.h. fairing, remove the spark plug caps and spark plugs from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition.
If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorised workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6-0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.
Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.
If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

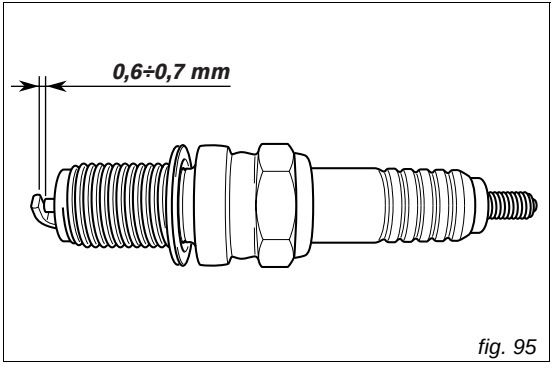


fig. 95

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

E

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.

Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets.

Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)

Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Warning ST3S ABS

Carefully clean the phonic wheels of the ABS so to ensure system efficiency. Do not use aggressive products so to avoid damaging the phonic wheels and the sensors.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
undo the drain plug with its seal and empty the fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the service stand;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas. This will protect paintwork and let condensate breathe out.
The canvas is available from Ducati Performance.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with Ducati original spare parts complying with local law.

Important only for Australia

Tampering wih noise control system is prohibited. Owners are warned that the law may prohibit:
(a) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; and (b) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

E

Overall dimensions (mm) (fig. 96)

Weights
Dry weight:
212.5 Kg / 468 lbs in running order without fuel (ST3);
201 Kg / 442 lbs with no fluids and battery (ST3);
215.7 Kg / 475 lbs in running order without fuel (ST3S ABS);
204 Kg / 449 lbs with no fluids and battery (ST3S ABS);
Carrying full load:
420 Kg / 924 lbs.

⚠ *Warning*
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

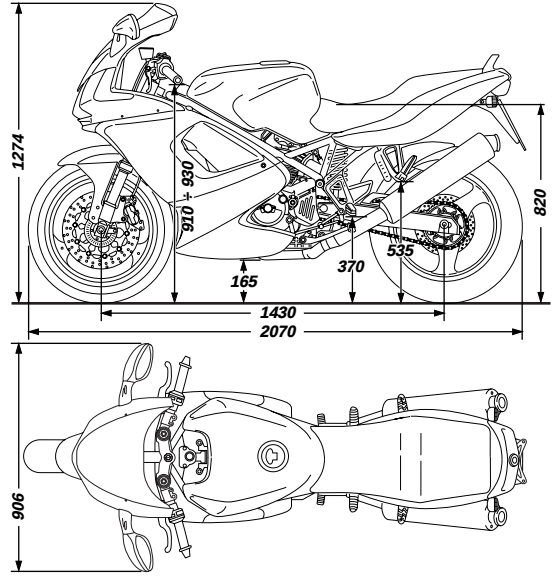


fig. 96

Top-ups	**Type of fluid**	**cu dm (litres)**
Fuel tank, including a reserve of 6 cu dm (litres)	*Unleaded fuel with 95 fuel octane rating (at least)*	*21*
Oil sump and oil filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3.9*
Clutch and front/rear brake systems	*Special fluid for hydraulic systems SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Protectant for electric contacts	*Spray for electric systems SHELL - Advance Contact Cleaner*	*—*
Front fork	*SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*0.504 (per leg) (ST3)* *0.518 (per leg) (ST3S ABS)*
Cooling circuit	*Antifreeze SHELL - Advance Coolant or Glycoshell 35÷40% + water*	*2.5*

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

E

Engine
Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore, mm:
94.
Stroke, mm:
71.5.
Total displacement, cu. cm:
992.
Compression ratio:
11.3±0.5:1
Max. power at crankshaft (95/1/EC):
75 kW – 102 HP at 8.750 rpm
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
93 kW (9.5 kgm) at 7250 rpm.
Max. rotation speed
9,500 rpm.

E

Important
Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system
***Desmodromic** (type) with three valves per cylinder, operated by six rockers (3 opening rockers and 2 closing rockers) and one overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

***Desmodromic timing system** (fig. 97)*

1) Opening (or upper) rocker
2) Opening rocker shim.
3) Split rings;
4) Closing (or lower) rocker shim.
5) Return spring for lower rocker.
6) Closing (or lower) rocker.
7) Camshaft;
8) Valve.

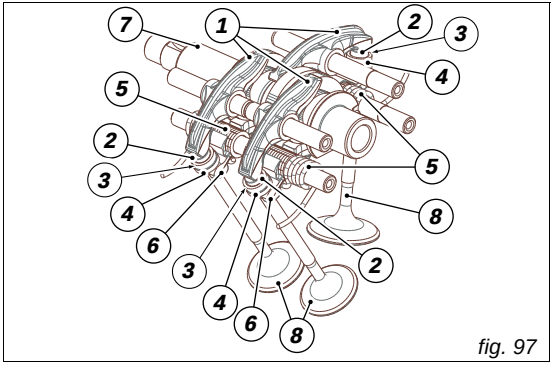


fig. 97

Performance data
Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Spark plugs
Make:
CHAMPION
Type:
RG 4 HC.

Fuel system
MARELLI indirect electronic fuel injection.
Throttle body diameter:
50 mm
Injector per cylinder: 1
Firing points per injector: 1
Fuel specifications: 95-98 RON.

Frame
Tubular trellis frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
30°
Steering head angle:
24°
Trail:
102 mm

Wheels
Three spoke light alloy wheel rims (ST3);
Five spoke light alloy wheel rims (ST3S ABS).

Front
Dimensions:
MT3.50x17"

Rear tyre
Dimensions:
MT5.50x17"
Both wheel shafts can be removed.

Tyres

Front
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17.

Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
180/55-ZR17.

ABS system (ST3S ABS)

Separate-action anti-lock brake system operated by hall-type sensors mounted to each wheel, with phonic wheel detection; ABS can be disabled.

Front

With double drilled disc.
Housing material:
aluminium.
Braking material:
steel
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Disc braking surface:
88 sq. cm
Brake callipers with separate pistons.
Make:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Friction material:
TOSHIBA TT2802.
Master cylinder type:
PSC 16.

Rear tyre

With fixed drilled steel disc.
Disc diameter:
245 mm
Hydraulically operated by a pedal on RH side.
Braking surface:
25 sq. cm
Brake callipers with separate pistons.
Make:
BREMBO
Type:
P 34.
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11.

Warning
Brake fluid can dissolve paintwork and can cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission
Wet clutch operated by a control lever on handlebar left side.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Gear ratio:
32/59.
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/42.
Total gear ratios:
1st gear 15/37
2nd gear 17/30
3rd gear 20/27
4th gear 22/24
5th gear 24/23
6th gear 28/24
Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
525 HV.
Dimensions:
5/8"x5/16"
Links:
102

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorised workshop.

Warning
If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorised workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that or your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.

Suspensions

Front

Hydraulic upside-down fork, with preload adjuster for leg inner springs.
Stanchion diameter:
43 mm
Travel along leg axis:
130 mm

E

Rear tyre

Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber. The shock absorber - with separated reservoir - enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a steel swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Travel:
65 mm
Rear wheel travel:
148 mm

Exhaust system

Equipped with catalytic converter in compliance with EURO 3 emission regulations.
U.S.A. version: not catalysed

Available colours

Ducati anniversary Red F_473.101 (PPG) (excluded California, Canada, Japan);
red frame, black wheel rims and conveyors.

Ducati metal dark grey 653.6047 (excluded California, Canada, Japan);
metal-colour frame and red rims; silver air scoops and colour-matched tank protector.

Shining black 248.514 (PPG) (California, Canada, Japan only);
black frame, metal-colour wheel rims, colour-matched conveyors.

Electric system
Basic electric items are:
***Headlight**:*
high beam bulb (HI)
*on the left side: **H9 (12V-65W)**.*
low beam bulb (LO)
*on the right side: **H7 (12V-55W)**.*
***Parking light**:*
*bulb type: **W3W (12V-3W)**.*
***Electrical controls** on handlebar.*
***Rear turn indicators** x2:*
*bulbs type: **R10W (12V-10W)**.*
*Orange **front turn indicators** x2:*
bulbs type: R10W (12V-10W).
***Horn**.*
Stop light switches.
***Battery, 12V-10 Ah**.*
Generator 12V-520W.
***Electronic regulator**, protected by a **40A** fuse located on the side of the battery.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
***Tail light and brake signal**:*
*bulb type: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
***Number plate light**:*
*bulb type: **W5W (12-5W)**.*

Note
See "Replacing bulbs" on page 82 for relevant instructions.

Fuses
The main fuse box (fig. 98) is located on the frame left side, behind the headlamp.
To access the fuse box, remove the rear guard of the instrument panel (see page 68).
To expose the fuses, take off the box protective cover (1).
Mounting position and ampere capacity are marked on box cover. There are 8 fuses in the fuse box.
On ST3, two of them are spare fuses and bear the writing SPARE on the fuse itself. The two spare fuses are 7.5 Ah fuses.

On the ST3 model, under the seat (2, fig. 100) are three fuses protecting injection relay:
one 20 Ah Socket fuse, one 20 Ah Injection fuse and one 3 Ah Supply ECU fuse.
Remove the caps (3, fig. 100) to expose the fuses.

On the ST3S ABS model, under the seat are three fuses (2, fig. 98) protecting the ABS system:
one 30 Ah Supply ECU ABS fuse, one 20Ah Injection fuse and one 20 Ah Socket fuse.

Remove the caps (3, fig. 100) to expose the fuses. The fuse located on the side of the battery (fig. 100) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (4) to expose it. A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (5, fig. 99).

Important
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

E

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

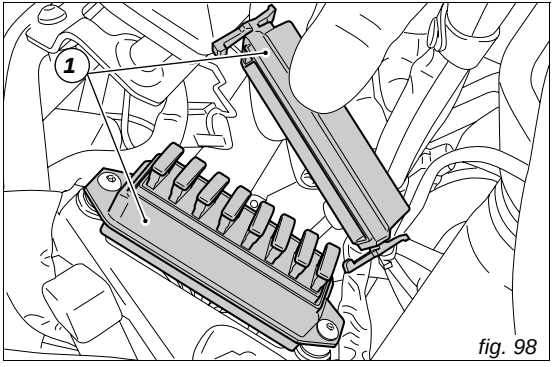


fig. 98

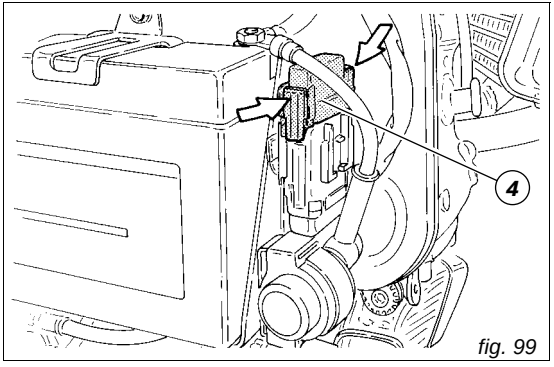


fig. 99

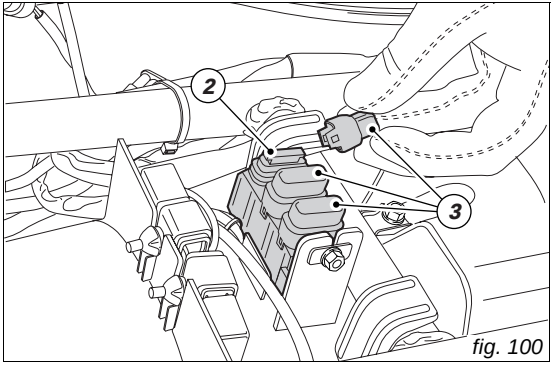


fig. 100

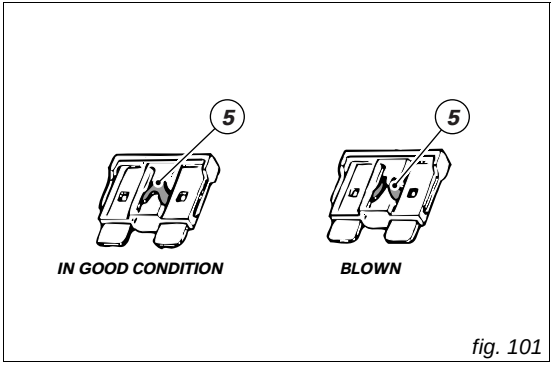


fig. 101

E

Injection /electric system diagram key - ST3

1) Right switch
2) Ignition switch
3) Fuse box
4) Fuses
5) Fan
6) Starter motor
7) Solenoid starter
8) Battery
9) Regulator fuse
10) Regulator
11) Generator
12) RH rear turn indicator
13) Tail light
14) Number plate light
15) LH rear turn indicator
16) Power outlet
17) Fuel tank
18) Injection relay
19) Self-diagnosis connector
20) Vertical cylinder coil
21) Horizontal cylinder coil
22) Horizontal cylinder spark plug
23) Vertical cylinder spark plug
24) Horizontal cylinder injector
25) Vertical cylinder injector
26) Throttle position sensor
27) Timing/rpm sensor
28) Water temperature sensor
29) Speed sensor
30) Side stand switch
31) Neutral switch
32) Oil pressure switch
33) Rear stop switch
34) Fan relay
35) Ignition/injection control unit
36) Clutch switch
37) Front stop switch
38) Release connection
39) Left switch
40) Immobilizer antenna
41) Air temperature sensor
42) Instrument panel
43) Light relay
44) LH front turn indicator
45) Headlight
46) RH front turn indicator
47) Horn
48) Handgrip wiring release
49) Self-diagnosis power socket
50) Stepper motor
51) Lambda sensor
52) Vertical cylinder spark plug
53) Horizontal cylinder spark plug

Legend to ST3S ABS wiring/injection diagram

1) Right switch
2) Ignition switch
3) Fuse box
4) Fuses
5) Fan
6) Starter motor
7) Solenoid starter
8) Battery
9) Regulator fuse
10) Regulator
11) Generator
12) RH rear turn indicator
13) Tail light
14) Number plate light
15) LH rear turn indicator
16) Power outlet
17) Fuel tank
18) Injection relay
19) Self-diagnosis connector
20) Vertical cylinder coil
21) Horizontal cylinder coil
22) 1 horizontal cylinder spark plug
23) 1 vertical cylinder spark plug
24) Horizontal cylinder injector
25) Vertical cylinder injector
26) Throttle position sensor
27) Timing/rpm sensor
28) Water temperature sensor
29) ABS diagnosis connector
30) Side stand switch
31) Neutral switch
32) Oil pressure switch
33) Rear stop switch
34) Fan relay
35) Ignition/injection control unit
36) Clutch switch
37) Front stop switch
38) Lambda sensor
39) Left switch
40) Immobilizer antenna
41) Air temperature sensor
42) Instrument panel
43) Light relay
44) LH front turn indicator
45) Headlight
46) RH front turn indicator
47) Horn
48) Handgrip wiring release
49) Release connection
50) Rear speed sensor
51) Front speed sensor
52) ABS control unit
53) 2 horizontal cylinder spark plug
54) 2 vertical cylinder spark plug
55) Self-diagnosis power socket
56) Stepper motor

Wire colour coding

P *Pink*
G *Green*
W *White*
O *Orange*
Y *Yellow*
B *Blue*
Bn *Brown*
R *Red*
V *Violet*
Gr *Grey*
Lb *Light blue*
Bk *Black*

E

Note
The system wiring diagram is at the end of this manual.

ST3

Legend to fuse box

Pos.	*El. item*	*Rat.*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Parking light, low and high beam*	*15 A*
3-11	*Stop, horn, turn indicators*	*20 A*
4-12	*Instrument panel*	*5 A*
5-13	*Heated handgrips*	*5 A*
6-14	*Fan*	*7.5 A*
7-15	*Spare*	*7.5 A*
8-16	*Spare*	*7.5 A*
a	*ECU power supply*	*3 A*
b	*Injection*	*20 A*
c	*Power outlet*	*20 A*

ST3S ABS

Legend to fuse box		
Pos.	*El. item*	*Rat.*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Parking lights, high /low beam*	*15 A*
3-11	*Turn indicators, horn, stop*	*20 A*
4-12	*Instrument panel*	*5 A*
5-13	*Heated handgrips*	*5 A*
6-14	*ECU power supply*	*3 A*
7-15	*Key-on ECU ABS*	*10 A*
8-16	*Fan*	*7.5 A*
a	*Power outlet*	*20 A*
b	*Injection*	*20 A*
c	*ABS power supply*	*30 A*

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.
Evaporative Emission Control System
California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning
Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.

A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.

Do not let protective apparel give you a false sense of security.

Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.

When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.

When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.

When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.

Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.

When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.

When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.

Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.

Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.

Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.

Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions. This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!

A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.
Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 56).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 10). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

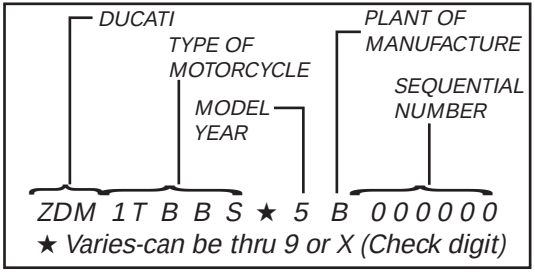

DUCATI
TYPE OF MOTORCYCLE
MODEL YEAR
PLANT OF MANUFACTURE
SEQUENTIAL NUMBER
ZDM 1T B B S ★ 5 B 000000
★ Varies-can be thru 9 or X (Check digit)

fig. A

Label location (fig. B)

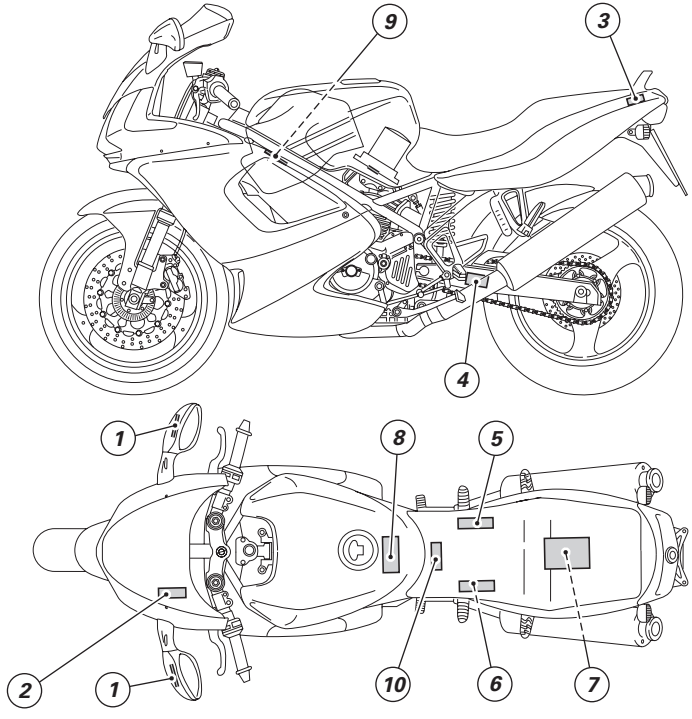


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 403 2 345.1A

1

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

Cod. 425 1 180.1A

2

HELMET HOLDER UNDER THE SEAT

3

Tensione catena (sul cavalletto centrale)
Chain Tension Adjustment (on centre stand)

4

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [ ] [ ] MOTORCYCLE, [ ]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [ ] dBA AT [ ] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 403 1 209.1A

5

Manufactured by **DUCATI***MOTOR*HOLDING *spa* *DATE:* [ ]

GVWR: [ ] *Lbs (* [ ] *kg)*
GAWR front: [ ] *Lbs (* [ ] *kg) with* [ ] *tire,* [ ] *RIM at* [ ] *cold.*
GAWR rear: [ ] *Lbs (* [ ] *kg) with* [ ] *tire,* [ ] *RIM at* [ ] *cold.*
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: ZDM1TB9PXWB000001

Cod. 403 1 258.1A

6

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [ ]
Engine family: [ ]
Engine exhaust control system: [ ]
Evap family: [ ]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [ ] *MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC GRM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA*

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	*SPECIFICATIONS*	*INSTRUCTIONS*
IGNITION TIMING:	[ ] *bTDC at idle speed*	*No adjustment*
IDLE SPEED (RPM):	[ ] *mm*	*No adjustment*
IDLE MIXTURE:		*No adjustment*
VALVE CLEARANCE (in & ex):	*Opening* [ ] *mm*	*See Service Manual*
	Closing [ ] *mm*	
SPARK PLUG: CHAMPION [ ]		
SPARK PLUG GAP (mm): [ ]	*OIL:* [ ]	
	FUEL: Unleaded gasoline	

DUCATI*MOTOR*HOLDING *spa - BOLOGNA - ITALY*

7

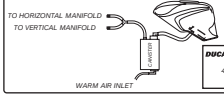
CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

8

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

ENGINE DISPLACEMENT : [ ] *ENGINE FAMILY :* [ ]
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [ ] *MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.*
EVAP FAMILY : [ ]



DUCATI*MOTOR*HOLDING *spa*
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY

9

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfiato, evitate di sollevare il serbatoio quando questo è pieno oltre la metà.

ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half full.

10

E

USA

California evaporation emission system
This system consists of (fig. C):

1) Warn air inlet;
2) Canister;
3) Dell'Orto jet;
4) Fuel tank;
5) Breather pipe;
6) Fuel tank

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

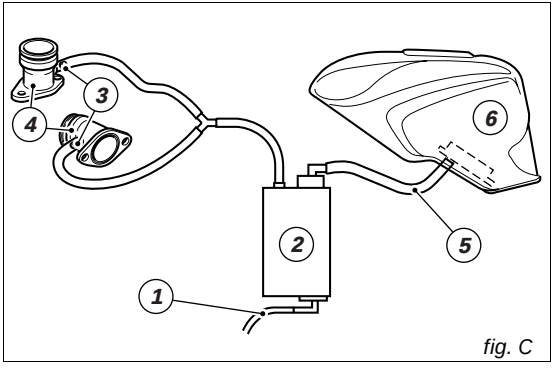


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system
Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.

In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of

(1) accident,

(2) misuse,

(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,

(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or

(5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

***V.** This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: customerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

Km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

DUCATI SPORTTOURING

ST3

ST3 S ABS

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!

Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

F

SOMMAIRE

Indications générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Informations utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite à pleine charge 8
Données d'identification 10

Commandes pour la conduite 11
Position des commandes pour la conduite du motocycle 11
Tableau de bord 12
Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales 14
Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Configuration/ affichage paramètres 16
Le système antidémarrage 25
Clés 26
Code card 27
Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz 28
Double des clés 29
Commutateur d'allumage et antivol de direction 30
Commutateur gauche 31
ST3S ABS 32
Levier d'embrayage 33
Commutateur droit 34
Poignée des gaz 35
Levier du frein avant 35
Pédale du frein arrière 36
Pédale de changement vitesse 36
Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 37

Principaux éléments et dispositifs 39
Position sur le motocycle 39
Bouchon réservoir de carburant 40
Serrure de selle et élément porte-casque 41
Béquille latérale 42
Poignée de levage motocycle 43
Prise de courant 43
Béquille centrale 44
Rétroviseurs 45
Eléments de réglage fourche avant (ST3) 46
Eléments de réglage fourche avant (ST3S ABS) 47
Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3) 49
Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3S ABS) 51
Variation de l'assiette du motocycle 53

Mode d'emploi 55
Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 55
Contrôles avant la mise en route 57

F

Dispositif ABS (ST3S ABS) 58
Démarrage du moteur 59
Démarrage et mise en route du motocycle 61
Freinage 62
Système ABS (ST3S ABS) 62
Mise à l'arrêt du motocycle 64
Stationnement 64
Ravitaillement carburant 65
Accessoires en dotation 66

Principales opérations d'entretien 67
Dépose de l'habillage 67
Remplacement et nettoyage des filtres à air 74
Contrôle niveau liquide de refroidissement 75
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 76
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 77
Lubrification des articulations 78
Réglage du câble des gaz 79
Charge de la batterie 80
Mise en tension de la chaîne de transmission 81
Graissage de la chaîne de transmission 82
Remplacement des ampoules d'éclairage 83
Assiette du phare 88
Réglage vertical du phare 88
Pneus 89
Contrôle niveau huile moteur 91
Nettoyage et remplacement des bougies 92
Nettoyage général 93
Inactivité prolongée 94
Consignes importantes 94

Caractéristiques techniques 95
Encombrement 95
Poids 95
Ravitaillements 96
Moteur 97
Distribution 97
Performances 98
Bougies d'allumage 98
Alimentation 98
Cadre 98
Roues 98
Pneus 98
Système de freinage 99
Transmission 100
Suspensions 101
Système d'échappement 101
Coloris disponibles 101
Circuit électrique 102

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 109

F

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :

Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications relativement à **droite** ou à **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Informations utiles pour rouler en sécurité

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A". Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir toujours ses mains sur les demi-guidons, ainsi que le passager doit se tenir ***toujours****, de ses deux mains, à la poignée.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez ***jamais*** *la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
Signalez ***toujours*** *et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez ***toujours*** *le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence. Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
Retirez ***toujours*** *votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale/centrale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Important

Si les valises latérales sont montées, il est conseillé de ne pas dépasser la vitesse de 120 km/h avec votre motocycle.Cette vitesse doit être réduite davantage en cas de mauvaises conditions des pneus, de la chaussée et de visibilité.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser
420 Kg / 924 Ibs.
Le poids du bagage tout seul ne doit tout à fait dépasser 23 kg, repartis comme suit (fig. 1fig.) :

9 kg max. pour chaque valise latérale ;
5 kg max. pour la sacoche de réservoir.

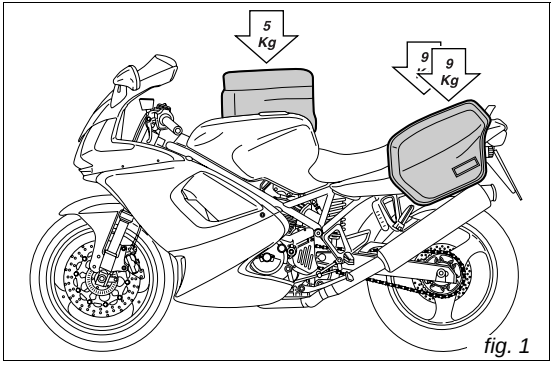


fig. 1

F

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.
Si l'on roule avec les valises latérales montées (disponibles auprès du Service Pièces Détachées Ducati) : répartissez les bagages et les accessoires selon leur poids et positionnez-les de manière uniforme dans les valises latérales ; fermez chaque valise latérale avec sa serrure à clé.
Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page. 89 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 2) et le moteur (fig. 3), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

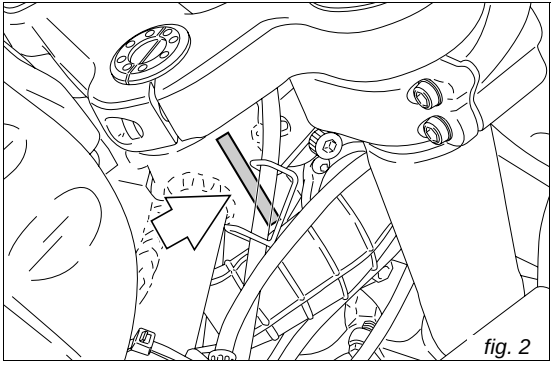


fig. 2

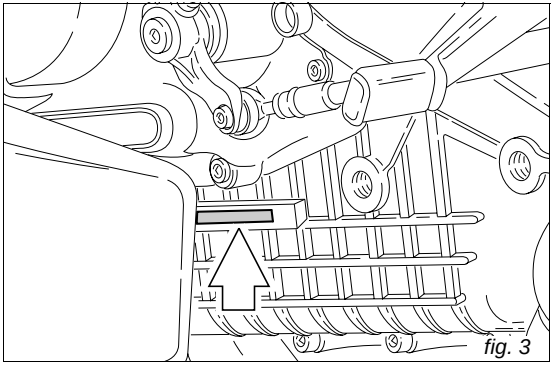


fig. 3

F

Attention
Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 4)

1) *Tableau de bord*
2) *Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé*
3) *Commutateur gauche*
4) *Levier d'embrayage*
5) *Pédale du frein arrière*
6) *Commutateur droit*
7) *Poignée des gaz*
8) *Levier de commande frein avant*
9) *Pédale de changement vitesses*

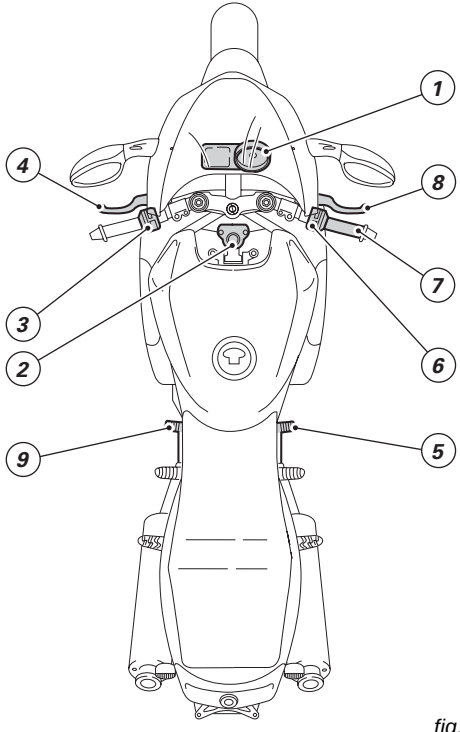


fig. 4

Tableau de bord (fig. 5.2 et fig. 5.1)

1) ***LCD - affichage à cristaux liquides*** *(voir page14).*
2) ***Boutons de commande A et B****.*

Boutons utilisés pour l'affichage et la configuration de paramètres du tableau de bord.

3) ***Témoin antidémarrage électronique (jaune ambre).***

Le témoin reste allumé en cas de code clé erroné ou non reconnu ; il clignote au cas où un signal du système antidémarrage électronique aurait été rétabli avec la procédure de déblocage immobiliseur au moyen de la poignée des gaz (voir page 28).

Important

Le tableau de bord est un instrument qui permet de faire le diagnostic du système d'injection/allumage électronique.
N'utilisez jamais ces menus réservés à un personnel qualifié. En cas d'accès accidentel à cette fonction, positionnez la clé sur OFF et faites appel à un centre agréé Ducati pour effectuer les contrôles nécessaires.

F

4) ***Compte-tours (trs/mn)****.*

Indique le nombre de tours/minute du moteur.

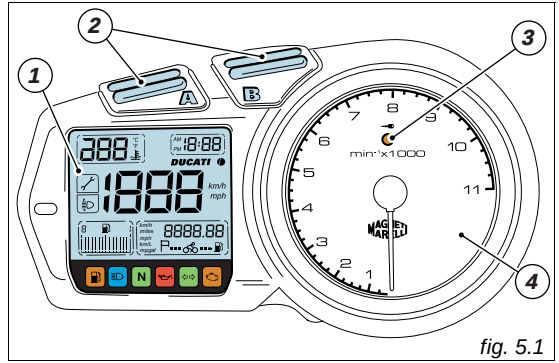


fig. 5.1

5) ***Témoin ABS (orange) (ST3 ABS).***
Il s'allume pendant quelques secondes lorsque la clé est tournée sur la position ON (CHECK), il s'éteint par la suite ; système anti-blocage de freinage (ABS) actif. Il s'allume et clignote pour signaler que le système ABS a été désactivé au moyen de le bouton du commutateur gauche (voir page 32).

Important
Lorsque le témoin ABS s'allume et reste fixe, il indique que le dispositif ABS ne sera pas disponible, sans pour autant compromettre l'efficacité du système de freinage ; nous vous conseillons d'avoir recours à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé. Une tension de la batterie insuffisante pourrait être une des causes probables, il est conseillé donc de la charger ; une autre cause possible pourrait être une panne du système.

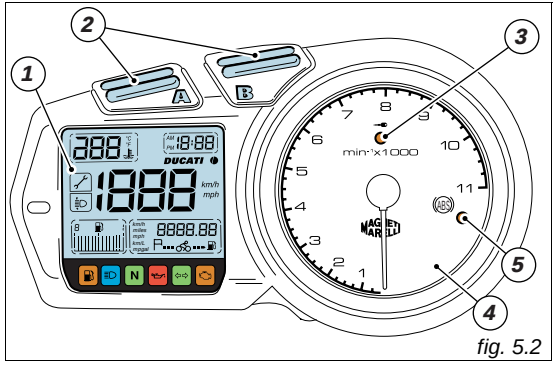


fig. 5.2

F

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales

Attention
N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

1) ***Témoin de température eau.***
Indique la température de l'eau de refroidissement du moteur.

Important
N'utilisez pas le motocycle lorsque la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

2) ***Horloge.***

3) ***Indicateur de vitesse.***
Indique la vitesse de marche du véhicule.

4) ***Afficheur auxiliaire.***
Affiche dans l'ordre les indications du compteur kilométrique, du totaliseur journalier, de la vitesse moyenne, de la consommation instantanée, de la consommation moyenne, de la consommation de carburant, de l'autonomie résiduelle et de la quantité de carburant restante.

5) ***Témoin EOBD (jaune ambre)****.*
S'il reste allumé fixe, il est utilisé par le boîtier électronique pour communiquer la présence d'erreurs et, dans certains cas, le blocage du moteur.

Il est également utilisé comme repère visuel durant la procédure de déblocage immobiliseur au moyen de la poignée des gaz.
S'il n'y pas d'erreurs, le témoin doit s'allumer lorsqu'on positionne le commutateur d'allumage sur ***ON*** *et il doit s'éteindre au bout de quelques secondes (normalement 1.8 à 2 sec.).*

6) ***Témoin clignotants de direction ⇦⇨ (vert).***
Il s'allume et clignote lorsqu'un témoin de direction est en service.

F

7) ***Témoin pression huile moteur (rouge)****.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.*

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin (7) demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

8) ***Témoin point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.

9) ***Témoin feu de route (bleu)****.*
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

10) ***Témoin réserve carburant (jaune).***
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 6,5 litres de carburant.

11) ***Afficheur carburant.***
Cette fonction indique le niveau de carburant qui se trouve dans le réservoir du véhicule. Lorsque le dernier segment reste allumé (clignote), le témoin de réserve (10) s'allume.

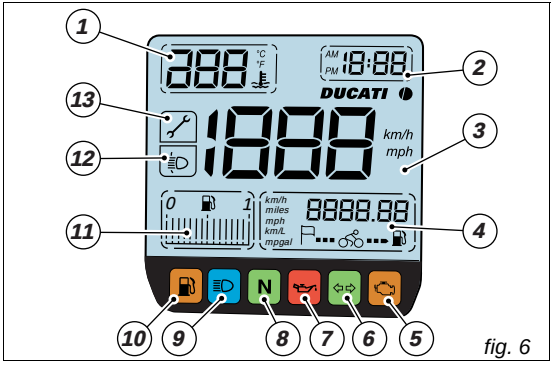


fig. 6

12) ***Témoin réglage vertical du phare.***
L'allumage du témoin signale que l'utilisateur est dans le mode de réglage vertical du phare.

13) ***Témoin entretien préventif.***
L'allumage du témoin signale que le motocycle a atteint le kilométrage établi pour l'entretien préventif. Le témoin clignotera pendant les 50 km qui suivent l'allumage. Par la suite, le témoin restera fixe. La remise à zéro du système sera effectuée par l'Atelier Agréé Ducati qui s'occupera de l'entretien.

F

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Configuration/affichage paramètres

*A l'allumage (clé de **OFF** à **ON** ou **Key-ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (voir fig. 7).*

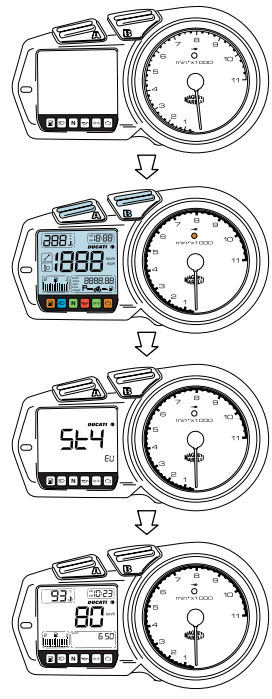


fig. 7

F

Indication température eau *(fig. 8)*
Indique la température de l'eau de refroidissement du moteur.
Lorsque la température descend au-dessous de 40 °C/ 104 °F, l'inscription"LO" apparaît sur l'afficheur en clignotant.
Lorsque la température de l'eau est entre 40 °C/104 °F et 120°C/248°F, l'afficheur indique la température avec des valeurs fixes.
Lorsque la température de l'eau est entre +121 °C /250 °F et +124 °C /255 °F, l'incription "HI" apparaît sur l'afficheur en clignotant.
Lorsque la température de l'eau est à +125 °C /257 °F, les tirets "- - -" apparaissent sur l'afficheur en clignotant et simultanément le témoin EOBD (5, fig. 6) s'allume.

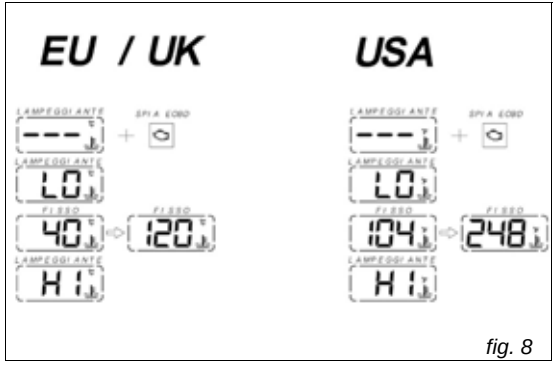


fig. 8

Remarque
Si le capteur qui relève la température est débranché, l'afficheur indique les tirets "- - -" et simultanément le témoin EOBD (5, fig. 6) s'allume.

F

Fonction de réglage horloge

Appuyez sur le bouton (A, fig. 5.1) pendant 2 secondes, l'inscription AM clignote. En appuyant à nouveau sur le bouton (B), l'inscription PM clignote ; en appuyant sur le bouton (B) on revient au pas précédent. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et passer ainsi au réglage des heures qui commencent à clignoter. Utilisez le bouton (B) pour modifier l'indication de l'heure. Si l'on appuie sur le bouton (B) pendant plus de 5 secondes, les heures avancent plus rapidement. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et passer ainsi au réglage des minutes. Utilisez le bouton (B) pour modifier l'indication des minutes. Si l'on appuie sur le bouton (B) pendant plus de 5 secondes, les heures avancent plus rapidement. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et quitter le mode de réglage horloge, en retournant à la fonctionnalité normale.

Visualisation des fonctions de l'afficheur auxiliaire *(fig. 9)*

*En appuyant sur le bouton (B, fig. 5.1), clé sur **ON**, on effectue un défilement du type séquentiel des fonctions suivantes :*

- *Compteur kilométrique*
- *Totaliseur journalier (TRIP)*
- *Vitesse moyenne*
- *Consommation instantanée*
- *Consommation moyenne*
- *Consommation de carburant*
- *Autonomie résiduelle*
- *Niveau de carburant digital*

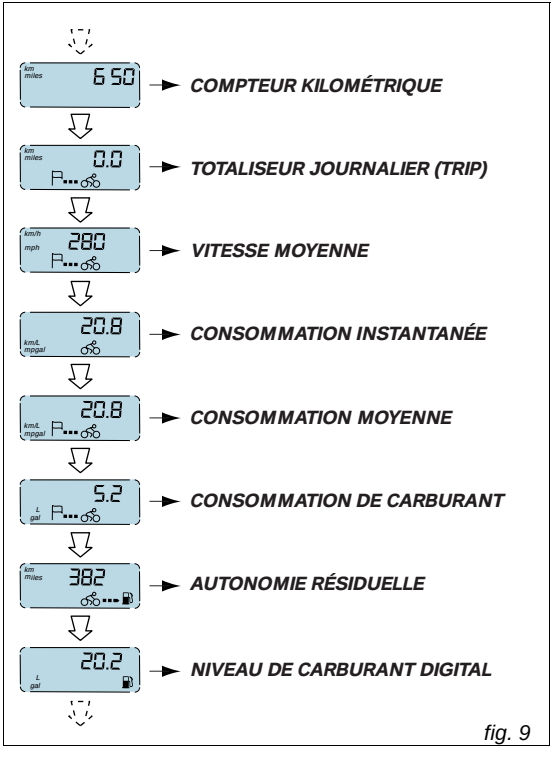


fig. 9

Fonction "Compteur kilométrique" *(fig. 10)*
Indique la distance totale parcourue par le véhicule.

Fonction "Totaliseur journalier (TRIP)" *(fig. 10)*
Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro. Il est possible de mettre à zéro ce paramètre en sélectionnant cette fonction et en appuyant sur le bouton (A, fig. 5.1) pendant 2 secondes au moins. Au bout de 9999.9 km (ou milles) l'afficheur se met à zéro automatiquement.

Fonction "Vitesse moyenne" *(fig. 10)*
Indique la vitesse moyenne de conduite du véhicule. Le calcul de la vitesse moyenne se fait à partir de la dernière mise à zéro du "Totaliseur journalier (TRIP)". Une fois la vitesse de 280 km/h (174 mph) atteinte, l'afficheur indiquera les tirets "---".

Fonction "Consommation instantanée" *(fig. 10)*
Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique de la consommation instantanée. Si le véhicule n'est pas en mouvement mais le moteur est démarré, l'afficheur indiquera des tirets fixes "--.-". Moteur coupé et véhicule à l'arrêt, l'afficheur indiquera "0.0".

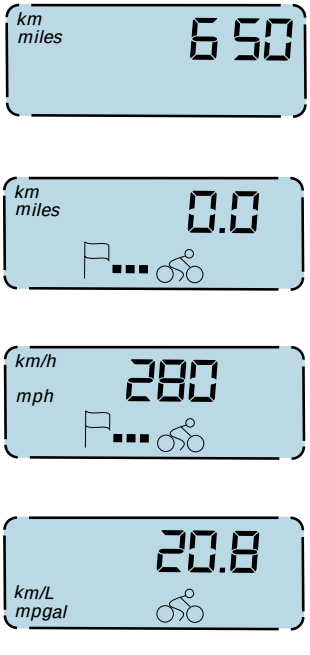


fig. 10

F

Fonction "Consommation moyenne" *(fig. 11)*
Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique de la consommation moyenne.
A réaction de la remise à zéro du "Totaliseur journalier " (TRIP) l'afficheur indiquera les tirets "--.-" et mettra à jour la donnée au bout de 2 km parcourus. Lorsque le véhicule est à l'arrêt ou arrêté moteur en marche, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour.

Fonction "Consommation en carburant" *(fig. 11)*
Indique la consommation de carburant du véhicule durant la marche. Le calcul se fait à partir de la dernière mise à zéro du "Totaliseur journalier (TRIP)". Dès que l'on atteint la valeur de 9999,9 litres (2.201.9 gal. U.K. - 2641.9 gal. USA), l'afficheur indiquera les tirets "- -. -".

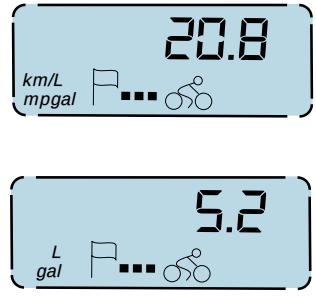


fig. 11

F

Fonction "Autonomie résiduelle" *(fig. 12)*
Indique la distance que le véhicule peut encore parcourir. Lorsque le véhicule est complètement à l'arrêt ou qu'il est immobile mais son moteur tourne, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour. Si le système est dans cette fonction, lorsque le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, le système affiche les tirets "--.-" pendant le temps que le témoin reste allumé.

Remarque
La transmission de la donnée est mise à jour toutes les 10 secondes.

Fonction "Niveau de carburant digital" *(fig. 12)*
Indique la quantité de carburant restante dans le réservoir du véhicule. Dès que le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. fig. 6) s'allume, l'afficheur indiquera les tirets "- -. -" et le symbole de la pompe à carburant clignotera.
Allumage témoin de bas niveau de carburant :
6 litres de carburant encore à l'intérieur du réservoir.

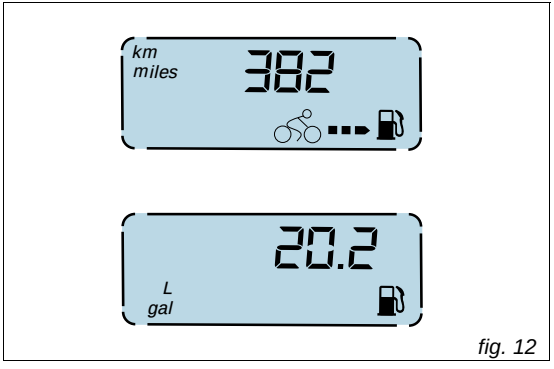


fig. 12

Dès que le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'afficheur indiquera les tirets "- -. -" et le symbole de la pompe à carburant clignotera. Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique d'autonomie résiduelle. Si le véhicule n'est pas en mouvement mais le moteur est démarré ou que le véhicule n'est pas en mouvement et le moteur aussi est coupé, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour de la donnée.

F

Réglage vertical du phare *(fig. 13.1 - fig. 13.2)*
Cette fonction permet de régler verticalement l'orientation du phare avant. Pour accéder à cette fonction, tenez le bouton (B, fig. 5.1) enfoncé et tournez la clé sur la position ***ON*** *; l'afficheur indiquera une valeur (fig. 13.2) qui identifie la position du phare et l'indicateur de réglage vertical du phare s'allumera à l'afficheur (12,fig. 6).*
La plage du réglage vertical du phare est 3 à -3, soit 7 positions au total (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

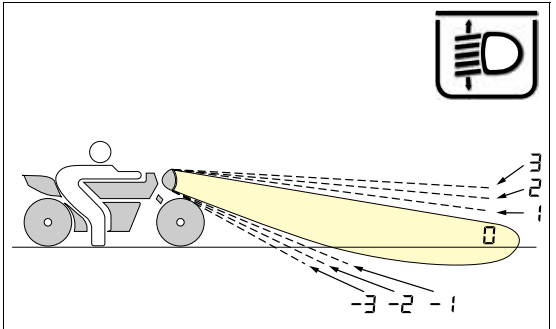


fig. 13.1

F

Pour le déplacement vers le bas appuyez sur le bouton (A, fig. 5.1), pour le déplacement vers le haut appuyez sur le bouton (B, fig. 5.1).
L'afficheur présente également, à gauche du chiffre, des "tirets de repère" fixes indiquant si la position est supérieure ou inférieure par rapport au "0", (ils clignotent, par contre, pendant le mouvement pour indiquer si le phare se déplace vers le haut ou vers le bas).
Pour quitter la fonction, il faut tourner la clé en position OFF.
A chaque sortie de la fonction, la position du phare choisie sera mise en mémoire.

Remarque
Lorsqu'on se trouve dans cette fonction, l'allumage du véhicule est neutralisé.

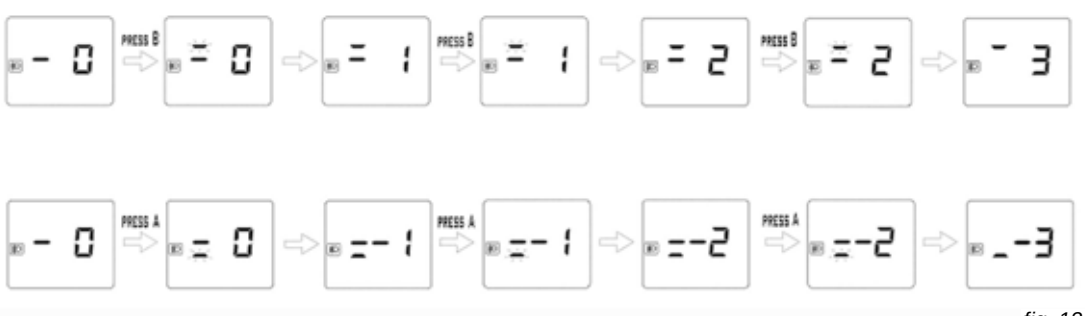


fig. 13.2

F

Fonction sélections spéciales : modèle du véhicule et unité de mesure *(fig. 14)*

Le boîtier électronique dialogue en mode automatique avec le tableau de bord et lui transmet le modèle du véhicule et l'unité de mesure corrects à visualiser sur l'afficheur ; pour forcer la modification de ces paramètres, appuyez simultanément sur les boutons (A, fig. 5.1) et (B, fig. 5.1) et tournez le commutateur à clé de OFF à ON. L'afficheur présente le modèle du véhicule et la version en clignotement. Appuyez sur le bouton (B) pour afficher en mode séquentiel toutes les configurations possibles. Pour mémoriser la sélection, appuyez sur le bouton (A) pendant 5 secondes au moins, jusqu'à ce que le sigle OFF apparaisse à l'afficheur ; tournez ensuite le commutateur à clé sur OFF.

Remarque
Lorsqu'on se trouve dans cette fonction, l'allumage du véhicule est neutralisé.

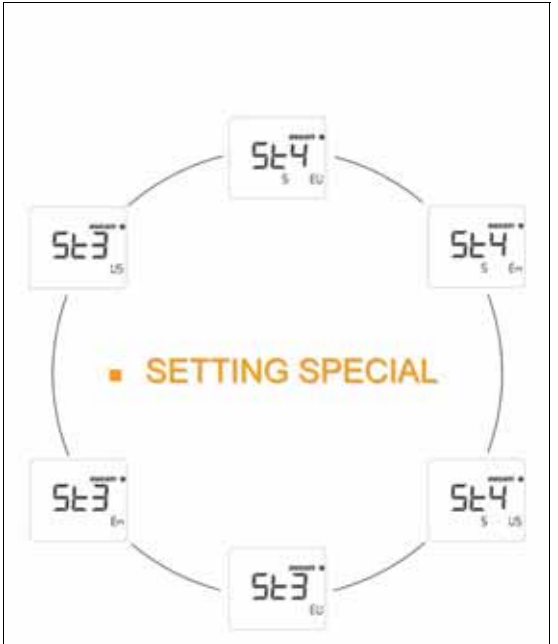


fig. 14

F

Fonction éclairage de fond

L'éclairage de fond du tableau de bord est actif uniquement si le feu de position ou les phares sont allumés.

Dans ce cas, le tableau de bord, grâce à des capteurs qui relèvent l'intensité de lumière et la température ambiante, met en ou hors service automatiquement l'éclairage de fond.

Fonction luminance des témoins

Cette fonction est active uniquement si le feu de position ou les feux sont allumés.

L'intensité des témoins est réglée automatiquement sur le tableau de bord selon l'intensité de lumière extérieure relevée.

Fonction coupure automatique des phares

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement la coupure des phares.

Le dispositif se met en marche dans deux cas :

- *premièrement, si l'on commute la clé de OFF à ON sans démarrer le moteur. Au bout de 60 secondes le phare est désactivé ne se rallumant que lorsqu'on redéplace la clé de OFF / à ON.*
- *Deuxièmement, après la normale utilisation de la moto, feux éclairés, si le moteur est mis à l'arrêt PAR le contacteur d'ARRET MOTEUR (2, fig. 21). Au bout de 60 secondes, après extinction du moteur, le phare sera désactivé et réactivé uniquement lors du redémarrage du moteur.*

Remarque

Même en phase de démarrage, le système éteint les phares et il les rallume uniquement lorsque le moteur est mis en route ou de toute façon lorsqu'on relâche le bouton (3, fig. 21).

Le système antidémarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

F

Clés (fig. 15)
Le motocycle est livré avec :
- *n° 1 clé ROUGE (A)*
- *n° 2 clés NOIRES (B)*

Attention
La clé rouge est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés noires sont les clés d'usage courant et servent pour :
- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir de carburant ;*
- *la serrure de la selle.*

La clé rouge joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

F

Attention
Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé.

Remarque
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention
Répartissez les clés et rangez la plaquette (1), et la clé rouge, dans un endroit sûr. Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

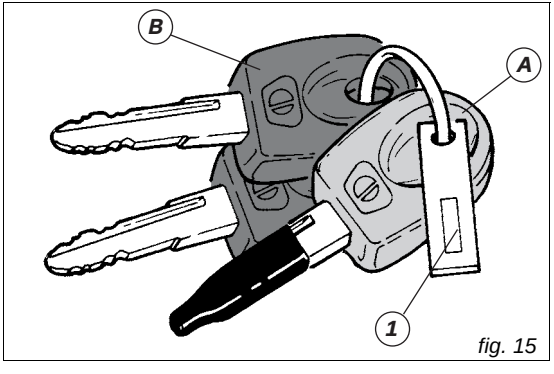


fig. 15

Code card

Une CODE CARD (fig. 16) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 17) à utiliser en cas de démarrage d'urgence et donc d'allumage raté après le ***key-ON****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz (voir page 28). Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBD (5, fig. 6).

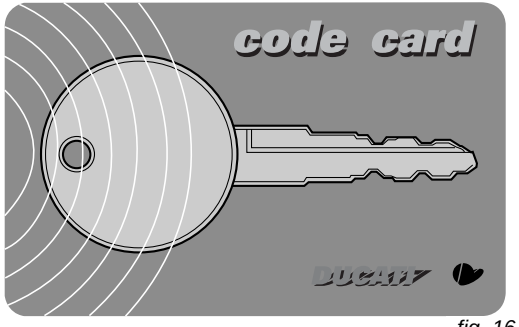


fig. 16

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los codigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

*1) Positionnez la clé de contact sur **ON**, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée.*

Le témoin EOBD (5, fig. 6) 's'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.

2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.

3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motocycle.

4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD, équivalent au premier chiffre du code secret. Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code.

Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).

5) Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est exact, deux situations peuvent se vérifier :

A) le témoin EOBD s'allume et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes, ou si les tours du moteur dépassent la valeur de 1000 trs/mn ;

B) le témoin IMMO (3, fig. 5.2 et fig. 5.1) clignote jusqu'à ce que les tours moteurs dépassent les 1000 trs/mn, ou bien jusqu'au redémarrage du moteur.

6) Si le code introduit N'est PAS exact, les témoins EOBD et IMMO demeurent allumés et l'on peut répéter les opérations à partir du point 2 pour un nombre de fois illimité.

Remarque

*Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur **OFF** et répéter la séquence à partir du point (1).*

Fonctionnement

*Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de **ON** à **OFF**, le système de protection active le blocage du moteur.*

*Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de **OFF** à **ON (Key-ON)** :*

1) si le code est reconnu, le témoin IMMO, placé sur le tableau de bord, émet un bref clignotement ; le système de protection a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton ⏲ de démarrage moteur, le moteur se met en route.

*2) Si le témoin IMMO demeure allumé, le code n'est pas reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position **OFF** et ensuite à nouveau sur **ON** ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.*

3) Si le témoin IMMO clignote, cela signifie qu'un signal du système anti-démarrage électronique (immobiliseur) a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz).

Important

En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

F

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 18)
Situé devant le réservoir, il a quatre positions :
*A) **ON** : met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
*B) **OFF** : met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
*C) **LOCK** : la direction est bloquée ;*
*D) **P**: feu de position allumé et direction verrouillée.*

Remarque
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

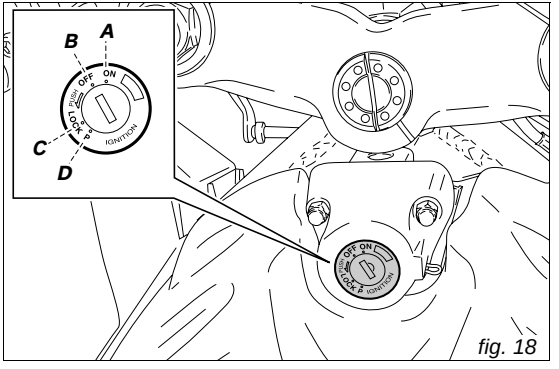


fig. 18

F

Commutateur gauche (fig. 19.2 et fig. 19.1)

1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = virage à gauche ;
position = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phare.

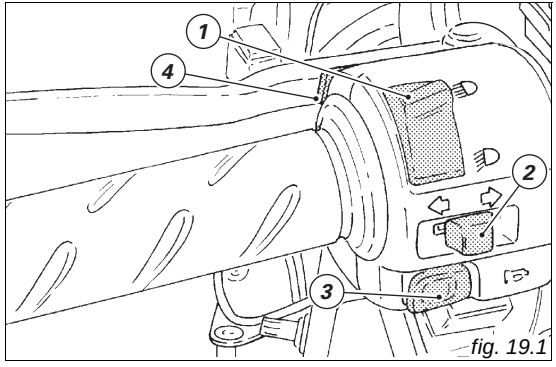


fig. 19.1

F

ST3S ABS

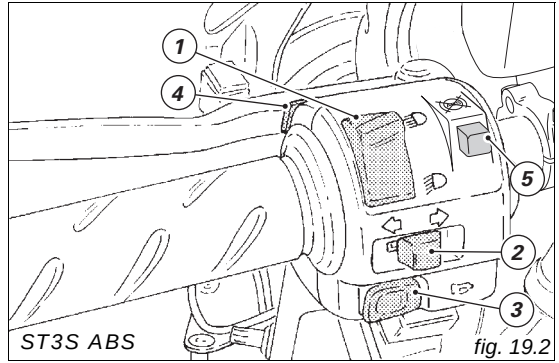
5) Bouton (⊗) = ABS désactivé.
Pour désactiver le système ABS, appuyez sur le bouton pendant plus de 3 secondes, jusqu'à ce que son témoin orange s'allume et clignote au tableau de bord.
Relâchez le bouton ABS.

Remarque
En maintenant la pression sur le bouton pendant plus de 5 secondes ou en le relâchant avant allumage du témoin ABS, le système reste actif.

Attention
*Cette opération doit se réaliser seulement lorsque le véhicule est à l'arrêt (clé sur **ON**).*

Remarque
Le témoin orange continue à clignoter pour signaler que le système ABS a été désactivé.

Remarque
*Le système ABS se rétablit automatiquement en tournant la clé sur la position **OFF** ; à l'allumage qui suit (clé sur **ON**), il sera réactivé.*



ST3S ABS *fig. 19.2*

F

Levier d'embrayage (fig. 20)
Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon. Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournez la molette (2) sur l'une des quatre positions prévues.
La position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

Attention
Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motocycle à l'arrêt.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille latérale dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille latérale doit être repliée).

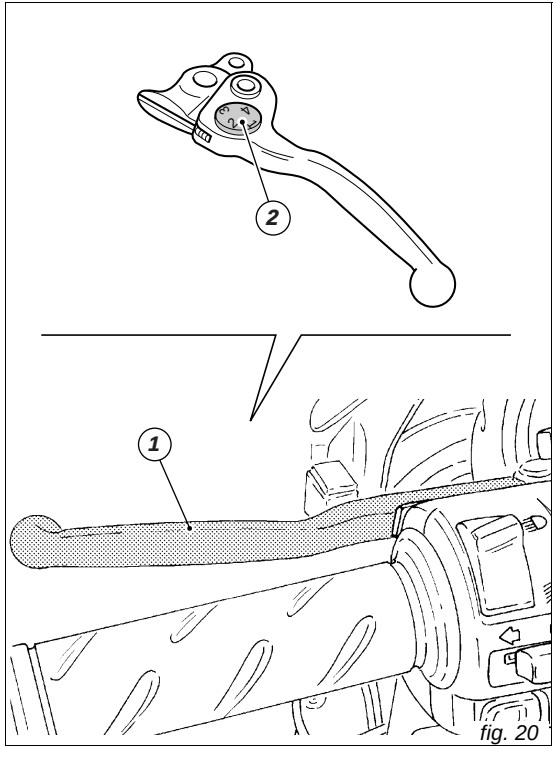


fig. 20

F

Commutateur droit (fig. 21)
1) Bouton ⚠ = feux de détresse
Si appuyé, active en même temps tous les clignotants. Pour désactiver les feux de détresse appuyez sur le bouton à nouveau.

*2) Interrupteur **DE MISE A L'ARRET MOTEUR** à deux positions :*
*position ⟳ (**RUN**) = marche;*
*position ⊗ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

⚠ *Attention*
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ⟳ pour procéder à la mise en route du motocycle.

● *Important*
*Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (2) et laisser la clé de contact sur **ON**, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.*

3) Bouton ⏲ = démarrage moteur.

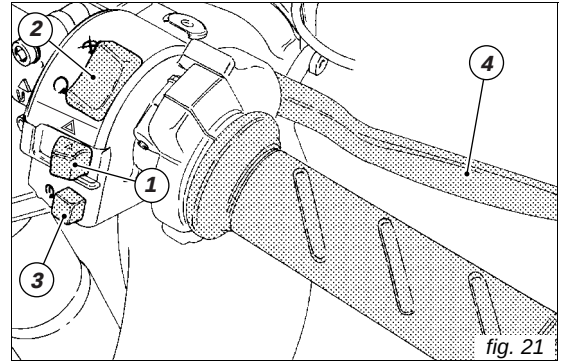


fig. 21

F

Poignée des gaz (fig. 22)
La poignée des gaz, main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier du frein avant (fig. 22)
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (1) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.
Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournezla molette (2), sur l'une des quatre positions prévues.
Prendre en compte que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

⚠ *Attention*
Le réglage du levier de frein avant doit se faire motocycle à l'arrêt.

⚠ *Attention*
Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 62.

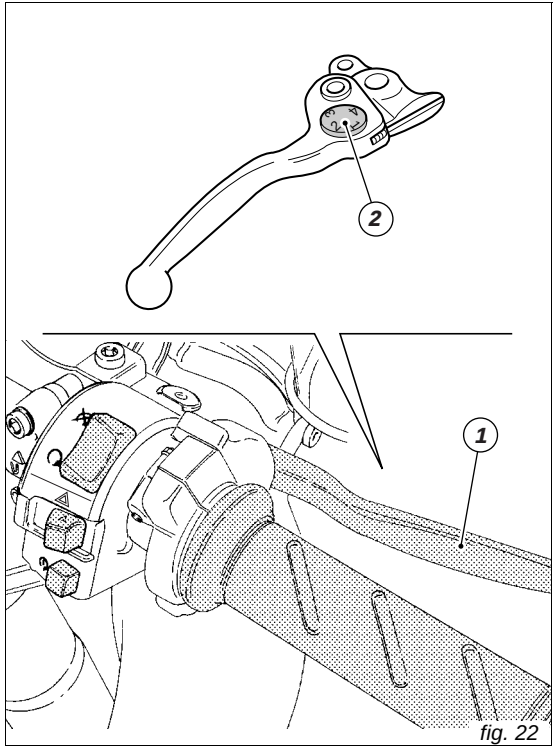


fig. 22

F

Pédale du frein arrière (fig. 23)
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

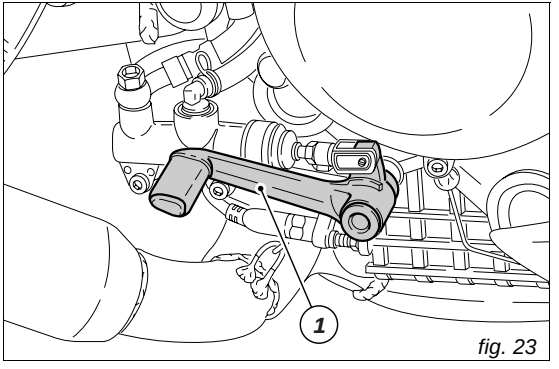


fig. 23

Pédale de changement vitesse (fig. 24)
*La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique et deux mouvements : en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

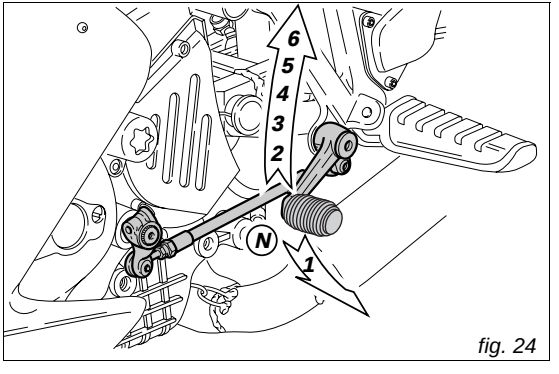


fig. 24

F

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière (fig. 25, fig. 26)
Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.
Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse, procédez comme suit :
immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).

Remarque
L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.
Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

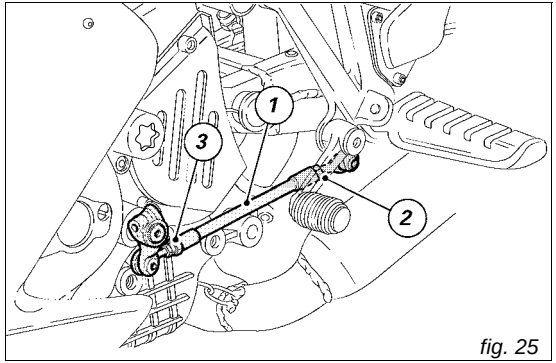


fig. 25

F

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :
Desserrez le contre-écrou (4).
Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrez le contre-écrou (4).
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que l'action de freinage se produise.
Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :
Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.
Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.
Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.

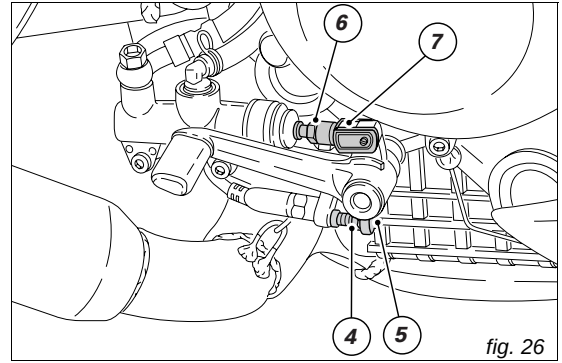


fig. 26

F

Position sur le motocycle (fig. 27)

1) *Bouchon réservoir de carburant*
2) *Serrure de selle et élément porte-casque*
3) *Béquille latérale*
4) *Poignée d'arrimage du motocycle*
5) *Béquille centrale*
6) *Rétroviseurs*
7) *Dispositifs de réglage fourche avant*
8) *Dispositifs de réglage amortisseur arrière*
9) *Prise de courant*
10) *Catalyseur*

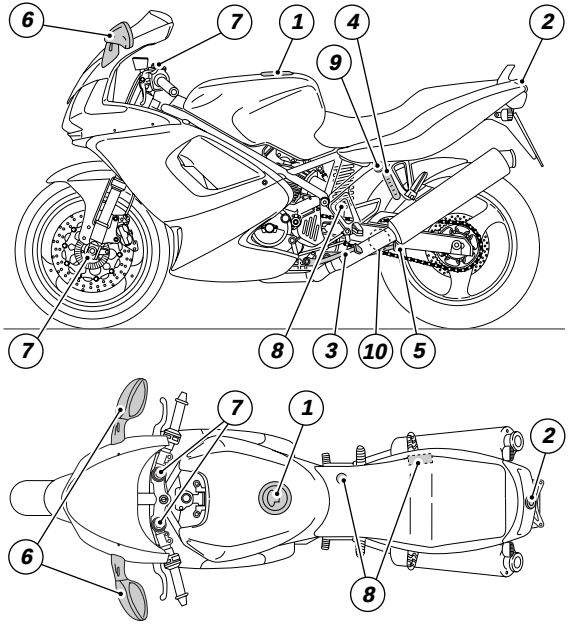


fig. 27

Bouchon réservoir de carburant (fig. 28)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Remarque
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention
Après avoir pris de l'essence (voir page 65), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

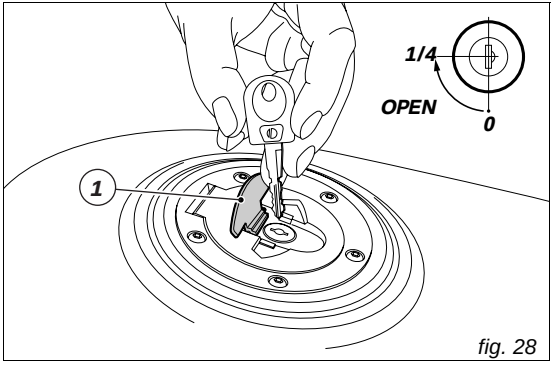


fig. 28

Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture *(fig. 29)*
Introduisez la clé dans la serrure (4) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre de presque 1/4 de tour jusqu'au levage de la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs (1) avant en la tirant à l'arrière.
A la partie arrière du dégagement en dessous de la selle vous trouverez le lacet d'ancrage du casque (2) (voir page 66). Faites passer le lacet dans le casque et introduisez l'extrémité du lacet dans l'un des deux crochets (3). Laissez pendre le casque à l'extérieur (fig. 30) et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

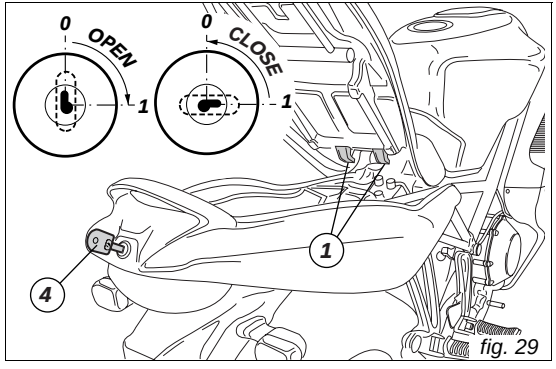


fig. 29

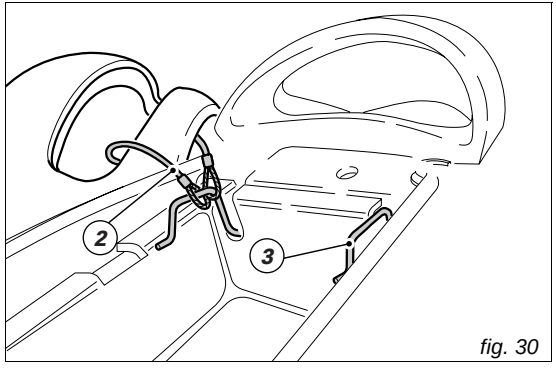


fig. 30

F

Cadenas antivol *(fig. 31)*
Au-dessous de la selle se trouve le cadenas antivol (1). Retirez l'élément élastique (2) pour sortir le cadenas. Utilisez ce cadenas en tant que dispositif supplémentaire à l'antivol de direction lorsque vous garez votre motocycle dans un lieu qui n'est pas trop sûr.

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

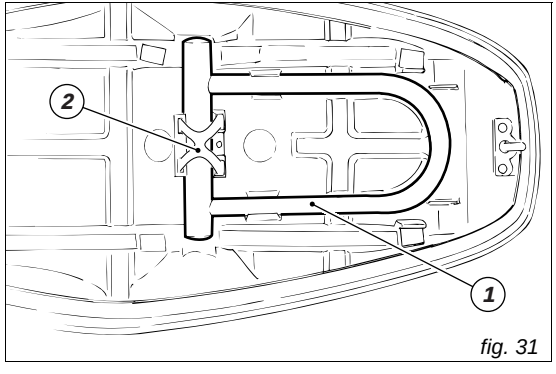


fig. 31

Béquille latérale (fig. 32)

Important
Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts.
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Poignée de levage motocycle

Afin de favoriser le placement du motocycle sur la béquille centrale, ou afin de le soutenir lorsqu'il faut le manoeuvrer un petit peu pour le garer, utilisez la poignée (1, fig. fig. 33) ancrée à la platine de support du repose-pieds passager main gauche.

Tournez la poignée vers l'extérieur pour pouvoir l'amener en position de travail. L'utilisation terminée, relâchez la poignée qui revient automatiquement à sa position de repos.

Prise de courant

Le motocycle est doté d'une prise de courant spécifique (2, fig. 33) pour alimenter les accessoires réservés.
Cette prise est protégée par un fusible de 20A.

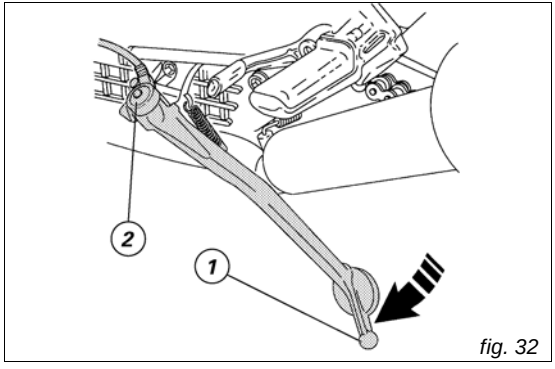


fig. 32

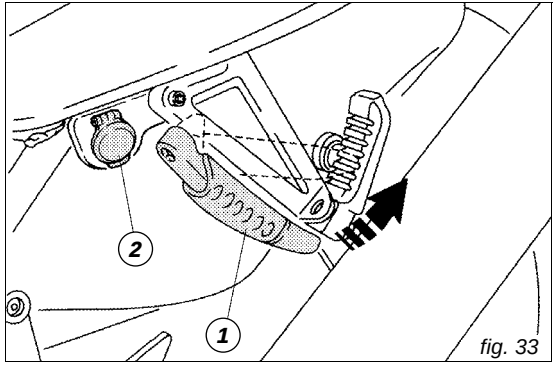


fig. 33

F

Béquille centrale

Pour garer de manière stable le motocycle, utilisez toujours la béquille centrale (1, fig. 34). Sa structure permet de soutenir le motocycle même en condition de pleine charge.

Attention

Avant d'utiliser la béquille centrale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Tenez la poignée gauche de votre main gauche et la poignée d'arrimage (2, fig. 35) de l'autre main. Appuyez votre pied droit sur la surface d'appui (3) de la béquille centrale, jusqu'à l'amener au contact du sol. En même temps, à l'aide de la poignée de service, tirez le motocycle en arrière et vers le haut.

Pour ramener la béquille centrale en position de repos, il suffit de pousser le motocycle en avant en le tenant par les demi-guidons, jusqu'à ce que la roue arrière touche au sol. La béquille revient en position automatiquement.

F

Attention

Avant de redémarrer, vérifiez toujours que la béquille centrale se trouve en position de repos.

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue de la béquille (se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre).

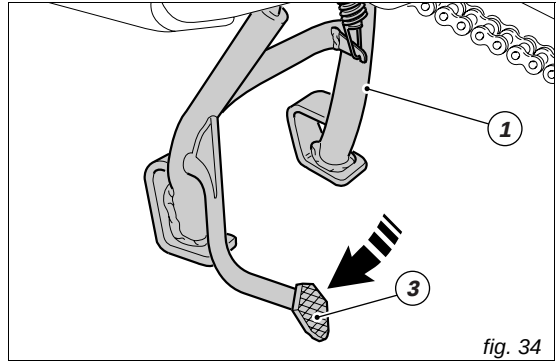


fig. 34

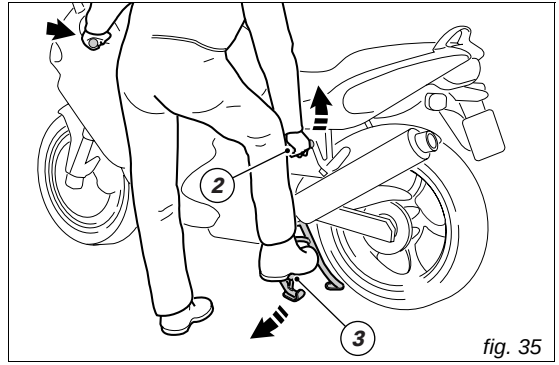


fig. 35

Rétroviseurs (fig. 36)
Chaque rétroviseur du motocycle se compose de deux éléments, unis par un ressort intérieur spécial, permettant une rotation contrôlée du rétroviseur, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc. Après le déplacement, ce ressort ramène le rétroviseur à sa position d'origine.

Remarque
Les rétroviseurs ne doivent jamais être pliés : le ressort interne n'étant qu'un élément de maintien plus sûr.

Important
Au cas où l'un des deux éléments se détacherait, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour la réparation ou le remplacement du rétroviseur.

Attention
Ne roulez pas sans rétroviseurs : l'absence de visibilité à l'arrière peut occasionner de graves accidents.

Les verres des rétroviseurs sont bifocaux afin d'obtenir une visibilité plus dégagée du champ visuel arrière, sans angles morts :
A) surface interne = image réfléchie réelle ;
B) surface externe = image réfléchie agrandie.

Attention
Les objets réfléchis sont plus près qu'il paraît. Ce phénomène est amplifié sur la surface externe (B).

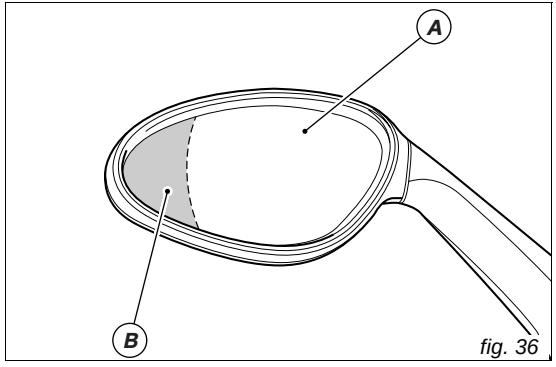


fig. 36

F

Eléments de réglage fourche avant (ST3)
La fourche du motocycle n'est réglable qu'en phase de précontrainte.

Le réglage se fait au moyen de l'élément extérieur de réglage de l'extension :

1) (fig. 37) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs.

Réglage standard :
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 16 mm

Plage de réglage :
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 10 ÷ 25 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (1) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

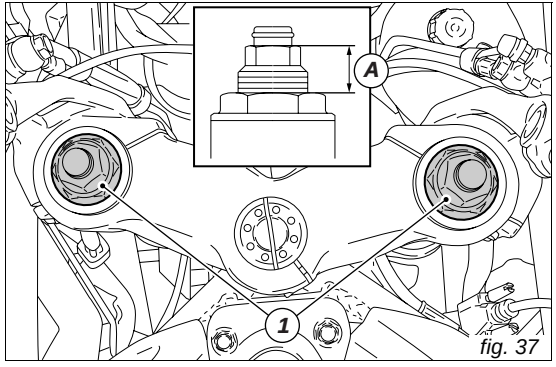


fig. 37

F

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

Eléments de réglage fourche avant (ST3S ABS)
La fourche du motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :
1) (fig. 38) pour modifier le frein hydraulique en extension ;
2) (fig. 38) pour modifier la précontrainte des ressorts internes ;
3) (fig. 39) pour modifier le frein hydraulique en compression.

A l'aide d'un tournevis à plat, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.
Pour intervenir sur la vis (3, fig. 39), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant l'axe de roue au niveau de l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des déclics : chacun correspond à une position d'amortissement.
En serrant la vis à fond jusqu'à la faire buter, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum.
A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1" et "2", etc.

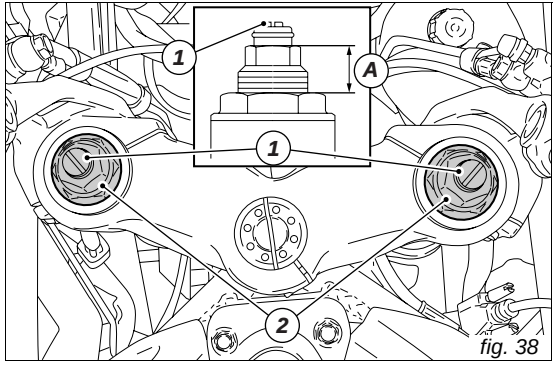


fig. 38

F

Les positions STANDARD sont les suivantes :
compression : 12 déclics ;
extension : 11 déclics.
Précontrainte du ressort : 16 mm

Plage de réglage :
compression : 16 déclics ;
extension : 14 déclics.
Précontrainte du ressort (A, fig. 38) : 10 ÷ 25 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2, fig. 38) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

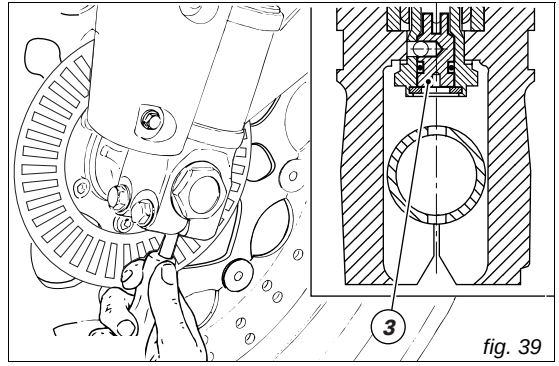


fig. 39

F

Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3)
L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1, fig. 40), placé côté droit arrière près du boîtier électronique, règle le frein hydraulique en extension (détente).
L'élément de réglage (2, fig. 41), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité ***H****, inversement on la réduit* ***S****.*
Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) desserrez:
- *vis de réglage (1) de 2,5 tours ;*
- *vis de réglage (2) de 12 déclics.*

Précontrainte du ressort : 18 mm
La bague (3, fig. 41) dans la partie supérieure de l'amortisseur règle la précontrainte du ressort externe. Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague à l'aide de la clé è ergot livrée en dotation. En tournant la bague dans le sens inverse des aiguilles d'une montre on réduit la précontrainte, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on l'augmente.
Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 160 mm.

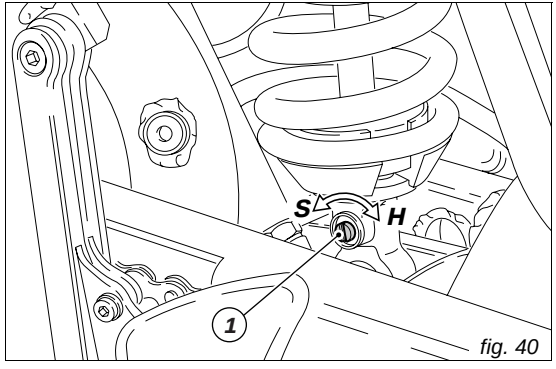


fig. 40

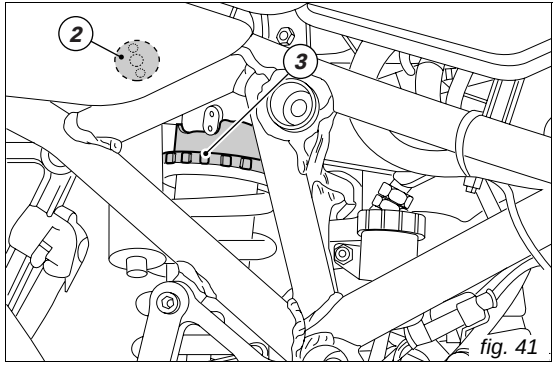


fig. 41

F

Attention

Tournez la bague de réglage de la précontrainte à l'aide d'une clé à ergot. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

Important

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière de façon appropriée pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage de l'action hydraulique d'amortissement en détente.

F

Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3S ABS)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1, fig. 42), placé côté droit arrière près du boîtier électronique, règle le frein hydraulique en extension (détente).

L'élément de réglage (2, fig. 43), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression.

*Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité **H**, inversement on la réduit **S**.*

Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :

- desserrez l'élément de réglage (1) de 14 déclics ;

- desserrez l'élément de réglage (2) de 14 déclics ;

Précontrainte du ressort : 20,5 mm

Plage de réglage :

extension : 20 déclics.

compression : 20 déclics ;

Précontrainte du ressort : 20 30 mm

La molette (3, fig. 43), placée côté droit arrière sous le repose-pieds du passager, règle la précontrainte du ressort extérieur.

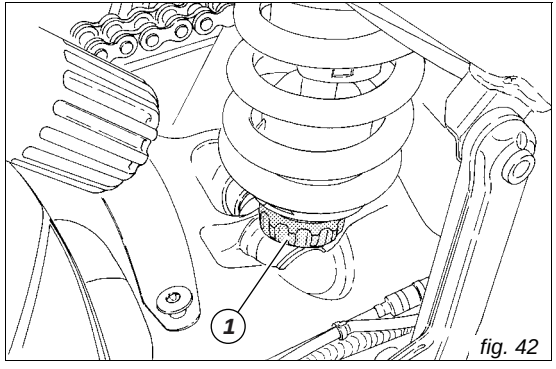


fig. 42

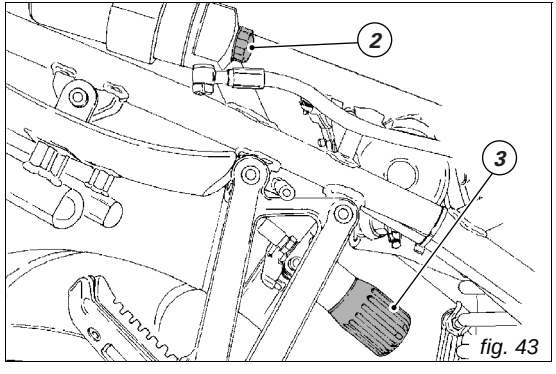


fig. 43

F

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la poignée (3) à la main. En tournant la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre on réduit la précontrainte, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on l'augmente.
Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 149,5 mm.

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

Important
En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière à sa valeur maximum, pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner l'ajustement du frein hydraulique en détente.

F

Variation de l'assiette du motocycle
(fig. 44 - fig. 45 - fig. 46)
L'assiette du motocycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens sous différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si elle est réalisée sans l'expérience voulue.
Par conséquent, on préconise de relever une cote (H, fig. 44) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite, en changeant la position de travail de l'amortisseur.
Pour modifier l'entraxe des articulations (1), il suffit de desserrer les contre-écrous (3).

Remarque
Prenez garde à l'écrou (3) inférieur ayant un filetage à gauche.

Agissez sur le tirant (2) avec une clé à ouverture fixe.
Le réglage terminé, serrez les écrous (3) à 25 Nm.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des articulations (1), ne doit pas dépasser 272 mm.

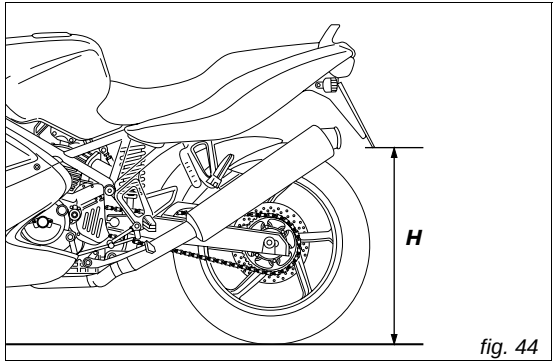


fig. 44

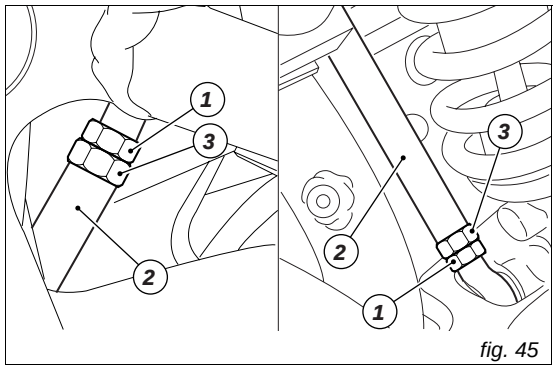


fig. 45

F

La valeur maxi. de sortie du UNIBALL de la tête (A) articulée est de 5 filets, équivalent à 7,5 mm (B).

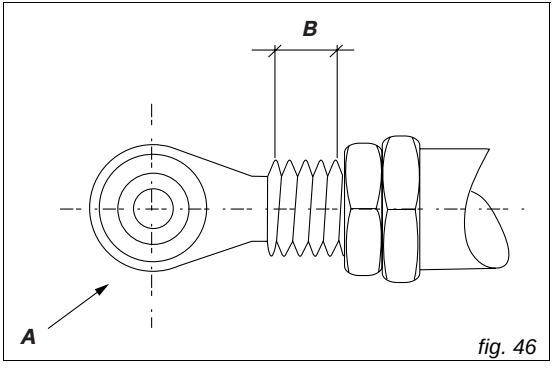


fig. 46

F

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum *(fig. 47)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

1) *Jusqu'à 1000 km ;*
2) *De 1000 à 2500 km.*

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de
6.000 trs/mn
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.

Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés ; cela permet l'adaptation optimale des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de
7.500 trs/mn

Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

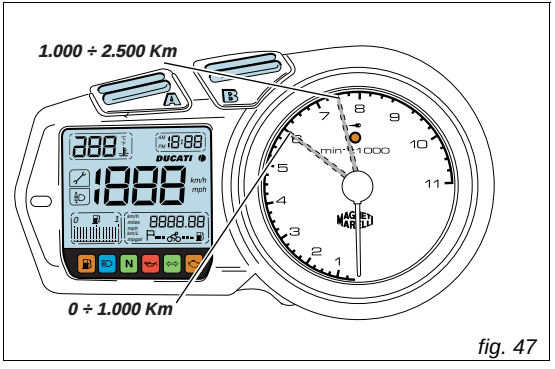


fig. 47

F

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 65).

Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 91).

Liquide freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement
Contrôlez le niveau du liquide dans le vase d'expansion. En l'occurrence, faites l'appoint (page 75).

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 89)

Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 83).

Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.

Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (pages 42) et centrale (page 44).

Témoin ABS
Contrôlez, en positionnant la clé sur ON, que le témoin s'allume pendant quelques secondes ; en s'éteignant il indique la fonctionnalité du système ABS.

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Dispositif ABS (ST3S ABS)
Vérifiez le nettoyage des roues crantées avant (1) et arrière (2).

⚠ *Attention*
L'obstruction des orifices de lecture peut compromettre le bon fonctionnement du dispositif.

En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.

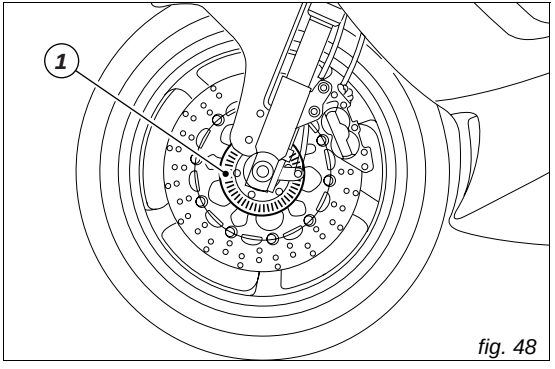


fig. 48

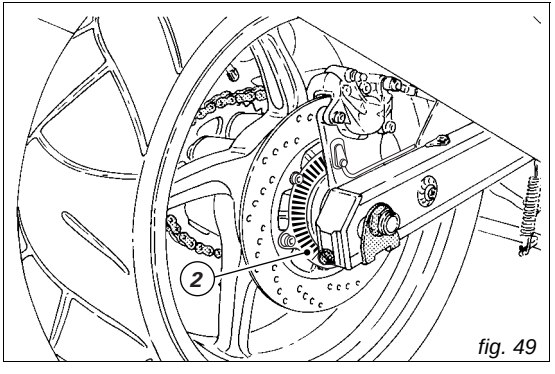


fig. 49

F

Démarrage du moteur

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

*1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 50). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge au tableau de bord sont allumés.*

Important
Le témoin indiquant la pression de l'huile (page 15) doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

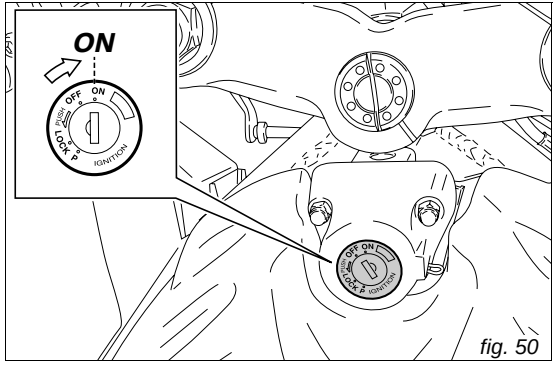


fig. 50

F

2) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 51) soit en position ∩ (RUN) ; appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).
Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2).
Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.

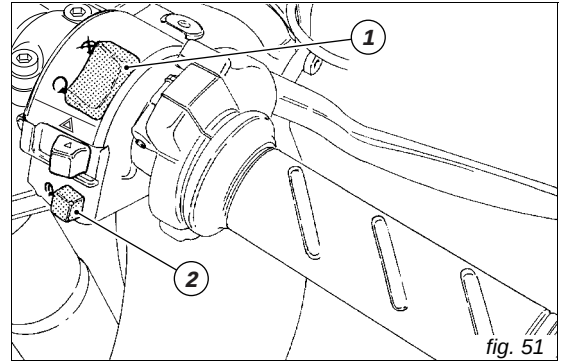


fig. 51

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

F

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz, débrayez et accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages qui doivent s'engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage.
Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motocycle que sur son moteur.

Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention (ST3)

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle. N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle. Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Système ABS (ST3S ABS)

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un moment très critique et dangereux lors de la conduite d'un véhicule à deux roues : le risque de tomber ou d'avoir un accident dans ces circonstances est en effet statistiquement plus élevé qu'en n'importe quel autre moment. Lorsque la roue avant se bloque, 'l'action stabilisante de frottement, c'est-à-dire l'adhérence à la chaussée fait défaut, provoquant la perte de contrôle du véhicule.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du véhicule, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain/chaussée ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer.

Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. A ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu.

On s'aperçoit de l'activation du mécanisme, lors d'un coup de frein, par une faible résistance pulsatoire sur le levier et la pédale du frein.

F

Les commandes et la gestion des systèmes de freinage avant et arrière se produisent séparément, soit actionnées par les commandes respectives sur la moto. L'ABS ne constitue donc pas un système de freinage intégral qui gère simultanément le frein avant et le frein arrière.
Si on le désire, il est possible de désactiver le système au moyen du bouton placé sur le commutateur gauche (voir page 32).

Attention
Le système ABS désactivé, le véhicule conserve les caractéristiques du système de freinage standard, par conséquent l'utilisation indépendante d'une des deux commandes du frein réduit l'efficacité de freinage du motocycle. N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle. Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

*Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (fig. 52).*

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position ON pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

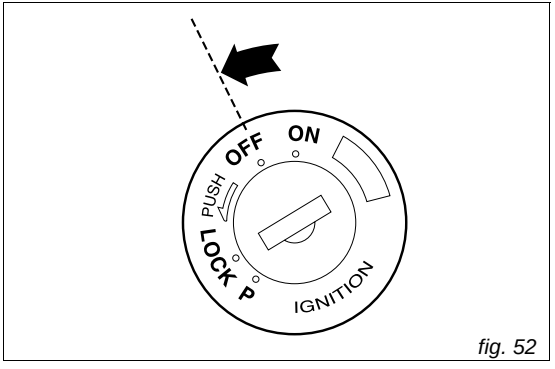


fig. 52

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille centrale pour le garer (voir page 44).

*Braquez tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** (fig. 53).*

Il est conseillé de monter le cadenas antivol en dotation (voir page 44) pour décourager les voleurs.

Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.

*Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.*

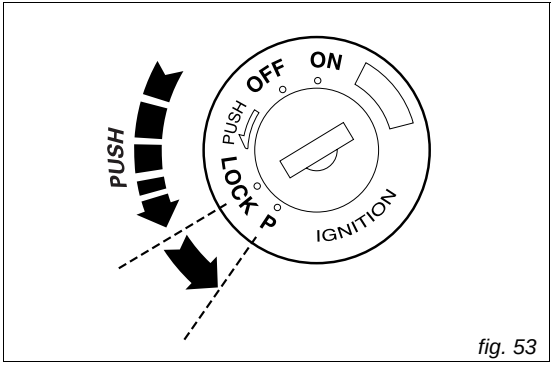


fig. 53

Important
*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Ravitaillement carburant
Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 54).

Attention
Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

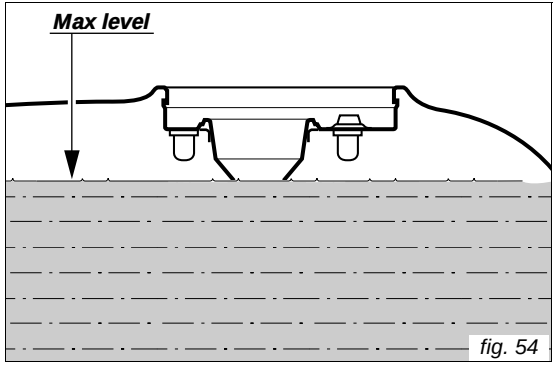


fig. 54

F

Accessoires en dotation (fig. 55)
Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faut retirer la selle en intervenant sur la serrure (8) (voir page 41).

***Le kit d'outils** (fig. 56)*
comprend :

1) *clé à bougies à six pans ;*
2) *double tournevis ;*
3) *clés à six pans mâle ;*
4) *lacet d'ancrage du casque ;*
5) *rallonge ;*
6) *clé polygonale ;*
7) *clé à ergot pour bague amortisseur (pas présente dans la version ST3S ABS).*

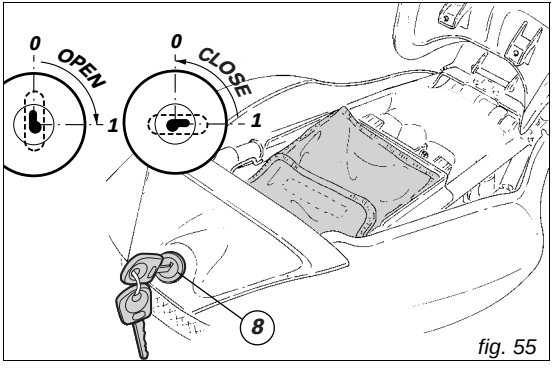


fig. 55

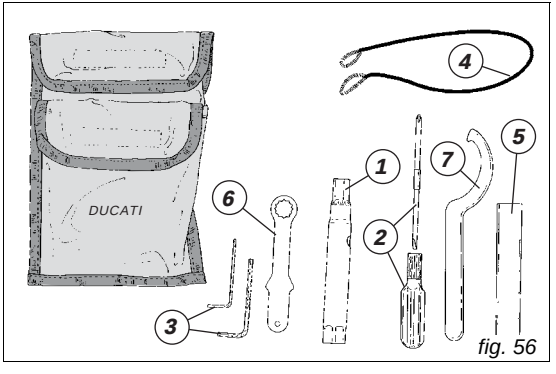


fig. 56

F

Dépose de l'habillage

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer quelques éléments de l'habillage du motocycle.

Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le débridage intempestif pendant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.

Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, près des vis de serrage, utilisez toujours, lors du remontage, les rondelles en nylon. Quelques-unes d'entre les vis d'assemblage sont auto-taraudeuses : il ne faut pas trop les serrer pour ne pas endommager le taraudage, ce qui en empêcherait leur resserrage après coup.

Demi-carénages inférieurs

Desserrez les quatre vis (1) fixant chaque demi-carénage inférieur au demi-carénage supérieur (fig. 57).

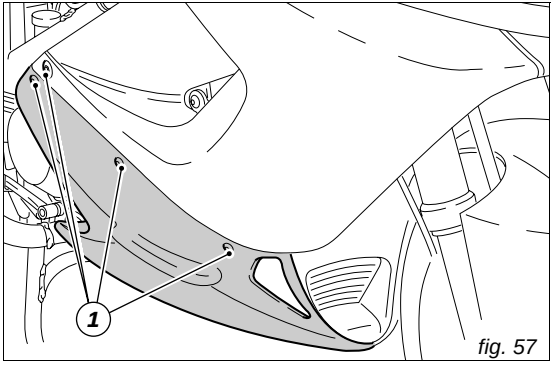


fig. 57

F

Dévissez une des deux vis (2,fig. 58) inférieures fixant les demi-carénages entre eux.
Récupérez la rondelle (5, fig. 58) et l'insert-écrou wellnut (6, fig. 58) de la plaquette (4, fig. 58). Cette dernière reste reliée à un demi-carénage inférieur.
Dévissez les deux vis (3, fig. 58) fixant les demi-carénages inférieurs au déflecteur frontal.
Déposez la tubulure reniflard (7, fig. 58) de son logement sur le demi-carénage inférieur gauche.
Déposez les demi-carénages inférieurs.

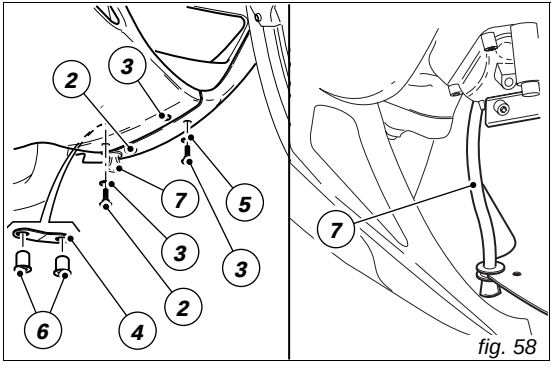


fig. 58

F

Caches tableau de bord

Dévissez les deux vis (1) fixant la plaque arrière (2) à la bulle.
Sortez la plaque arrière (2) de la plaque avant (3).
Pour déposer la plaque avant (3), dévissez les vis (4) et déposez le pare-brise (5).

Dévissez les vis (6), débranchez le câblage du tableau de bord et déposez la plaque avant (3) avec le tableau de bord.

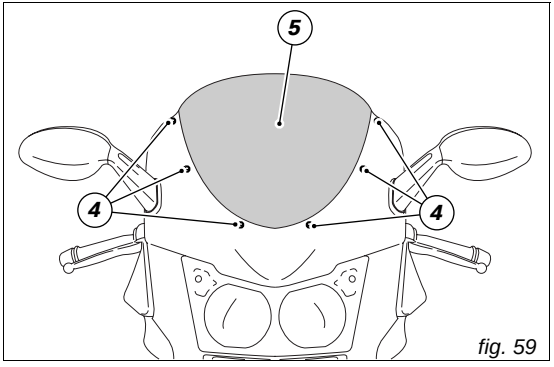


fig. 59

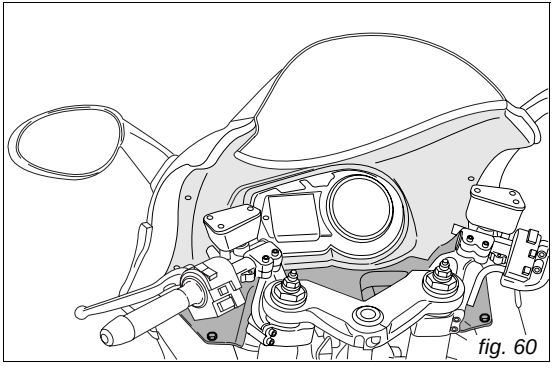


fig. 60

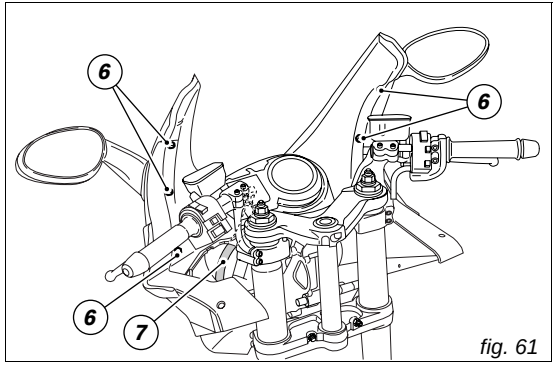


fig. 61

F

Bulle

Déposez les caches latéraux du tableau de bord. Retirez les rétroviseurs en desserrant les quatre vis intérieures (1, fig. 62). Débranchez les liaisons (2, fig. 63) des câbles des clignotants de direction.

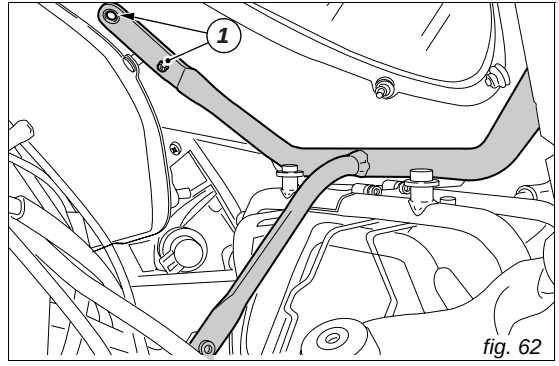


fig. 62

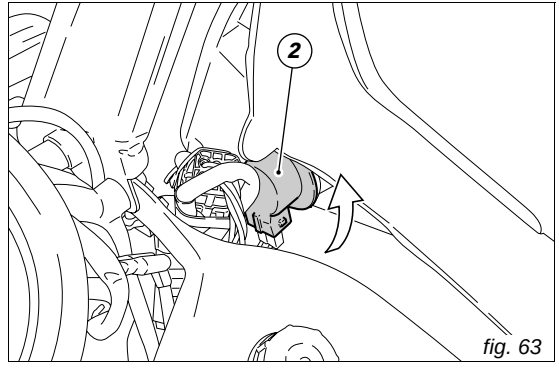


fig. 63

F

Desserrez les huit vis (3, fig. 64, fig. 65) fixant la bulle aux demi-carénages.
Retirez la bulle en la sortant du phare.

Important

En cours de repose, il est nécessaire de desserrer les vis des deux supports des rétroviseurs. Remettre en place la bulle en veillant à ne pas pincer les câbles des clignotants. Positionnez les rétroviseurs et leurs joints en les fixant avec les vis (1, fig. 62). Ajuster la bulle de sorte que la partie supérieure soit horizontale et serrez les vis (3, fig. 64 - fig. 65) à partir des vis avant. Serrez enfin les vis des supports précédemment desserrés.

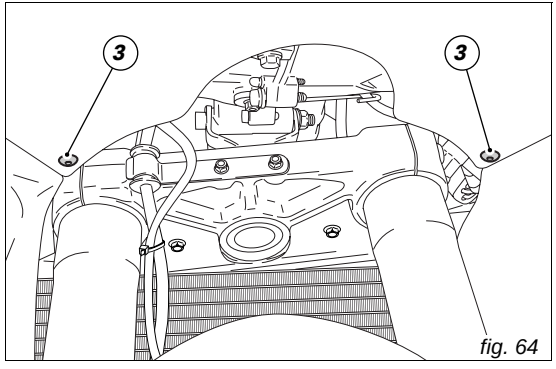


fig. 64

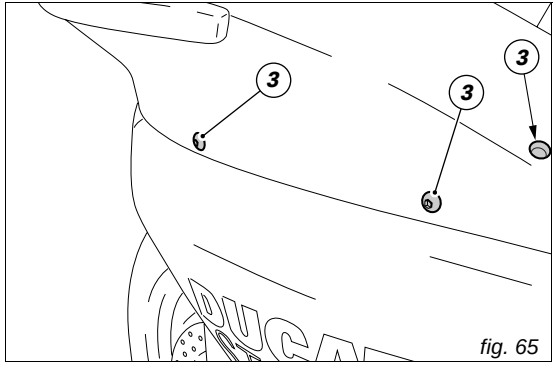


fig. 65

F

Demi-carénages supérieurs et inférieurs accouplés

Desserrez les huit vis (3, fig. 64, fig. 65) fixant la bulle aux demi-carénages.
Desserrez la vis (1, fig. 67) fixant à l'avant chaque demi-carénage au déflecteur avant.
Desserrez la vis (2, fig. 67) fixant à l'arrière chaque demi-carénage au cadre.
Desserrez les deux vis inférieures (3, fig. 67) fixant les demi-carénages au déflecteur d'air central.
Desserrez l'une d'entre les deux vis (4, fig. 67) fixant les demi-carénages entre eux.
Déposez les demi-carénages.

Valises latérales

Le motocycle a été conçu pour être équipé de valises latérales.
Le kit des sacoches latérales, de couleur coordonnée au motocycle, est disponible auprès du Service Pièces Détachées Ducati.
Le kit se compose de tous les éléments nécessaires au montage de cet accessoire, ainsi que d'une notice d'instructions.

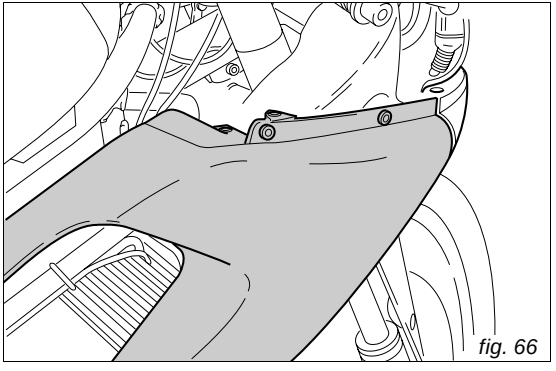


fig. 66

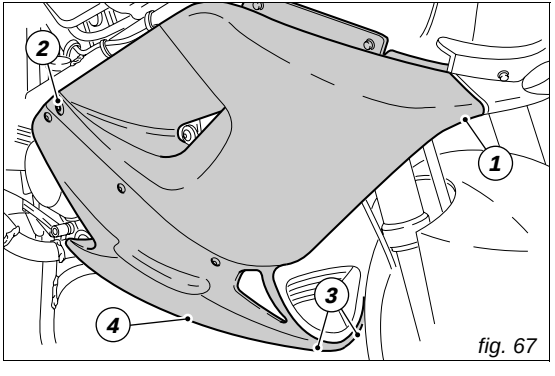


fig. 67

Levage réservoir de carburant

Desserrez les deux vis (1, fig. 69) fixant le cache au support du réservoir et retirez-le en le sortant du commutateur d'allumage. Tirez et levez le crochet flexible (2, fig. 68) du support de réservoir. Levez le réservoir, dégagez la béquille de service (3, fig. 70) et mettez le réservoir en appui comme indiqué en figure. L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant les instructions décrites dans l'ordre inverse.

Attention

Pour éviter que le carburant sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 6 l (témoin de réserve sur le tableau de bord allumé).

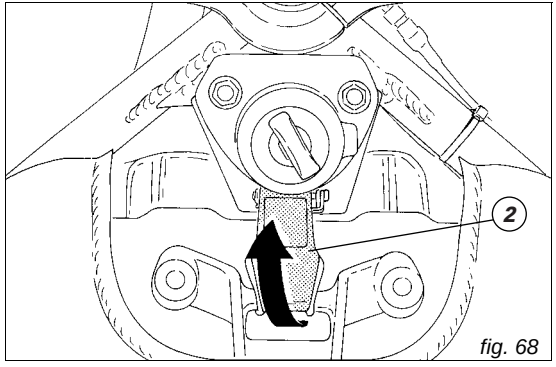


fig. 68

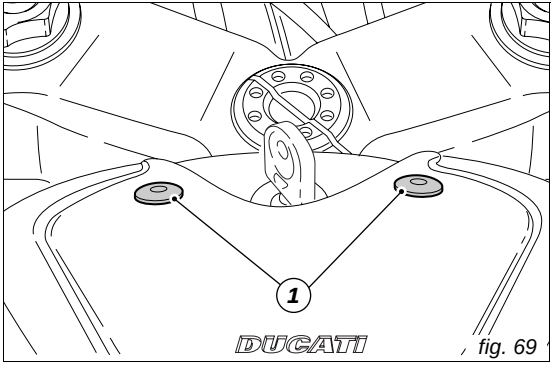


fig. 69

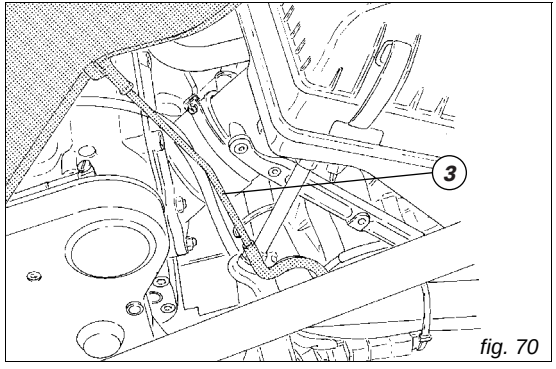


fig. 70

F

Remplacement et nettoyage des filtres à air
Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).
Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant.
Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1, fig. 71) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).
Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 72) et remplacez-la.

Important
Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air ce qui entraîne une consommation de carburant plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.
N'utilisez pas le motocycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.
Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en fig. 72, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés par rapport aux indications du tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

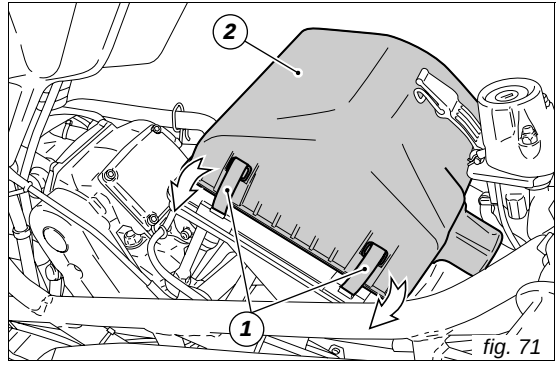


fig. 71

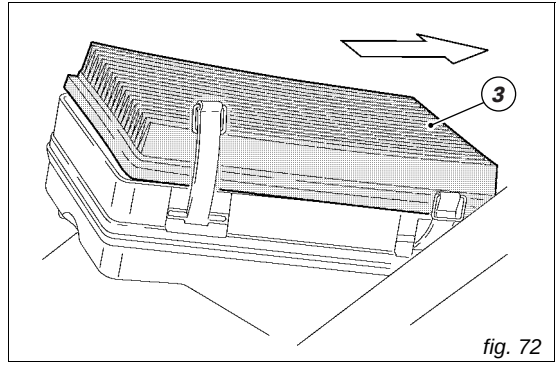


fig. 72

Contrôle niveau liquide de refroidissement

*Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion, côté droit du motocycle. Il doit être compris entre les références **MAX** et **MIN** marquées sur le réservoir (fig. 73).*
Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint.
Retirez le cache droit du tableau de bord.
*Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 74) et ajoutez une solution d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.*

Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les éléments précédemment ôtés.

L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à – 20 °C / – 4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,5 dm^3 (litres).

Attention
Réalisez cette opération le moteur froid et positionnez le motocycle sur une surface plate.

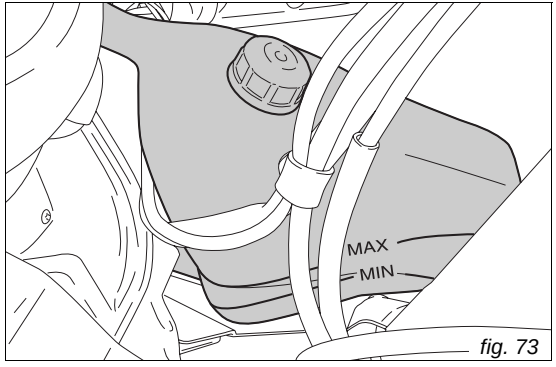


fig. 73

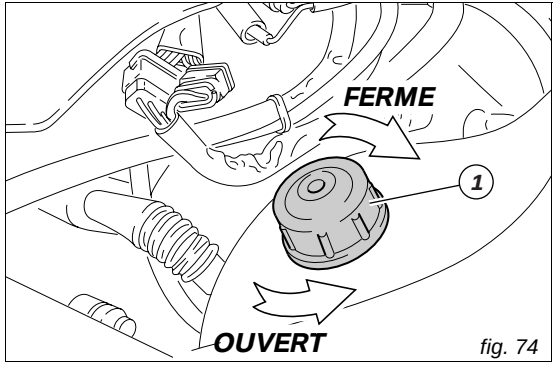


fig. 74

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
*Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs correspondants (fig. 75). Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, selon la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage
Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

Système de freinage
Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et la purge du système.

Attention
Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.

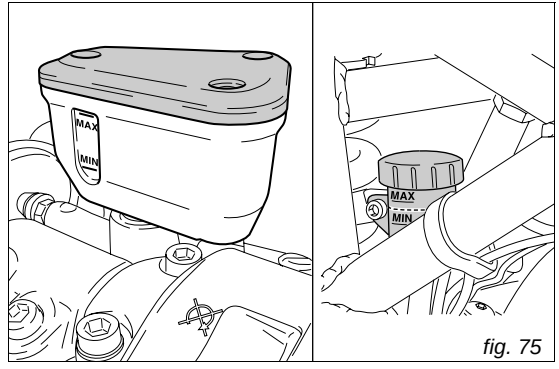


fig. 75

Vérification de l'usure des plaquettes de freins

***Frein avant** (fig. 76)*
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

***Frein arrière** (fig. 76)*
Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

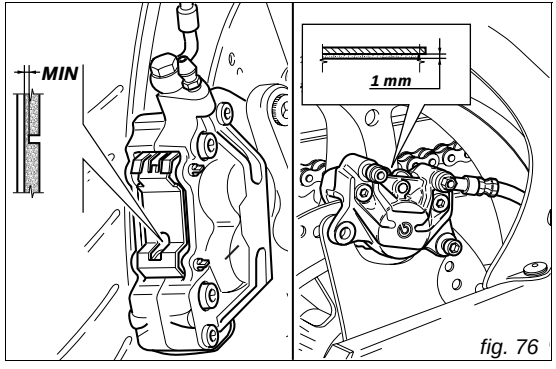


fig. 76

F

Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur par l'action sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise de retirer le cache (1, fig. 77) de la commande en desserrant les deux vis de fixation (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

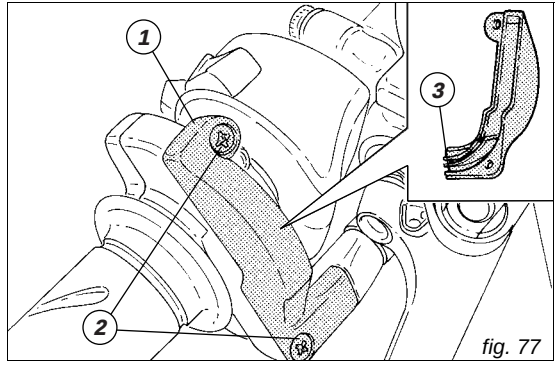


fig. 77

Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la glissière du couvercle (3).

Reposez le couvercle et serrez les vis (2).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation des béquilles, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

F

Réglage du câble des gaz

La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5 ÷ 2 mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 78) situé près de la commande.

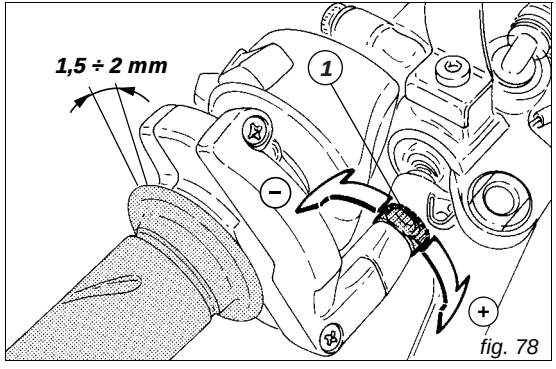


fig. 78

F

Charge de la batterie (fig. 79)
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
Retirez le carénage droit (page 72), dévissez la vis (1) et désolidarisez la bride d'attache supérieure. Débranchez la borne négative (-) noire en premier et celle positive (+) rouge par la suite.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif (+), noir au pôle négatif (-).

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Installez la batterie sur son support et bloquez la bride supérieure avec la vis (1). Procédez ensuite au branchement des bornes en graissant les vis de serrage pour en améliorer la conductibilité.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A.

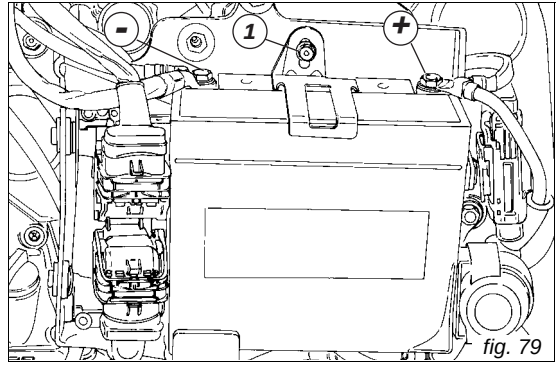


fig. 79

F

Mise en tension de la chaîne de transmission
Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage.
Le motocycle sur sa béquille centrale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de (fig. 80)
30 mm (ST3) ;
32÷34 mm (ST3S ABS)
Pour régler la tension desserrez l'écrou (1,fig. 81) de l'axe de roue, serrez la vis (2), du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour la tendre davantage ou desserrez-la pour obtenir l'effet contraire. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.

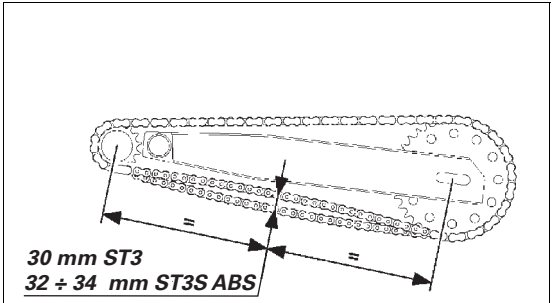


fig. 80

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez la correspondance des détrompeurs de part et d'autre du bras oscillant. Aussi sera-t-il garanti le parfait alignement de la roue.
Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 83 Nm.
Graissez le filet des vis (2) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez au couple de 8 Nm.

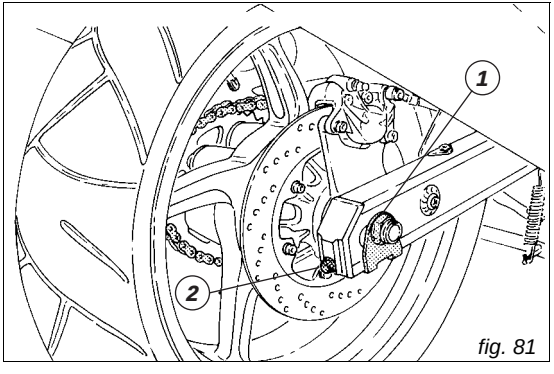


fig. 81

F

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

F

Remplacement des ampoules d'éclairage
Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 102.

***Dépose lampe phare** (fig. 82, fig. 83, fig. 84, fig. 85, fig. 86)*
Pour accéder aux ampoules du phare, déposez les caches du tableau de bord (voir page 69) et décrochez les fixations (1) du soufflet de protection (2).

***Ampoule feu de route côté gauche** (fig. 83) :*
Sortez le câble lampe (3) et déposez la lampe du câble.

Remarque
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

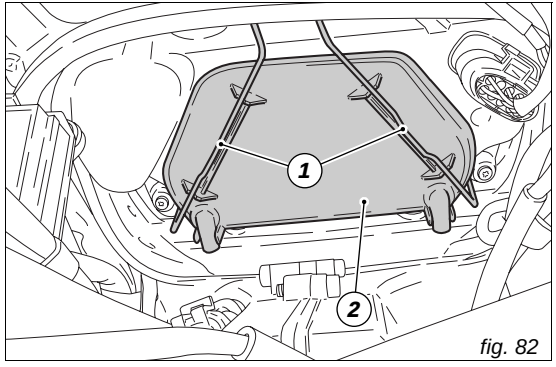


fig. 82

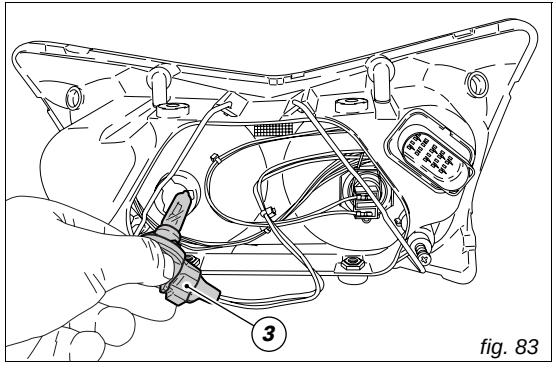


fig. 83

F

Ampoule feu de route côté droit *(fig. 84, fig. 85) :*
Débranchez le connecteur (4).
Décrochez l'agrafe (5) de retenue du câble lampe (6).

Pour la repose des ampoules, suivez les marches de la dépose dans l'ordre inverse.

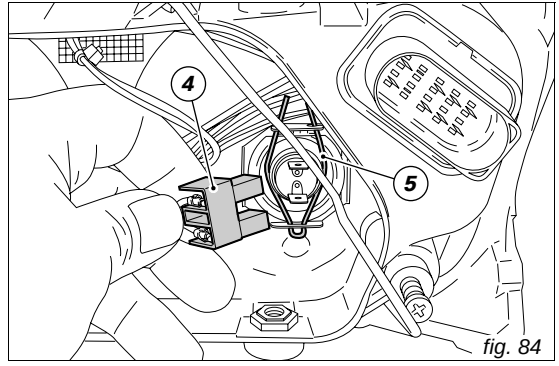


fig. 84

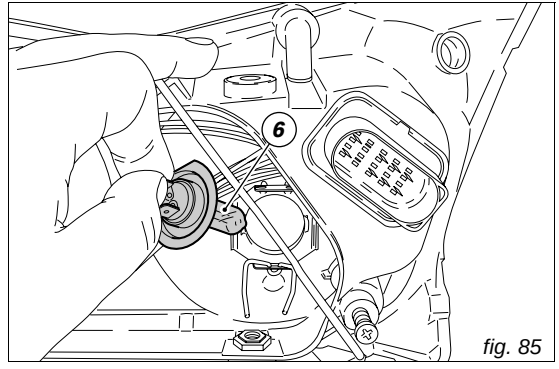


fig. 85

F

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, ôtez la douille de lampe (7, fig. 86) de la partie arrière du phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

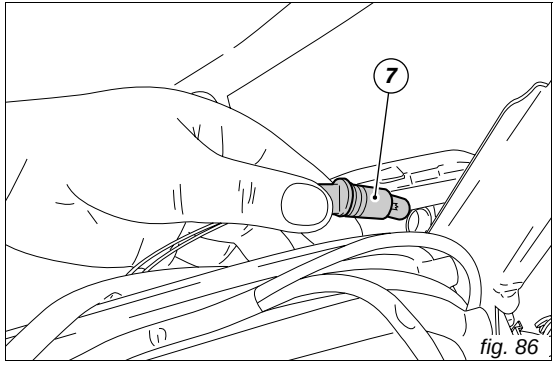


fig. 86

F

Clignotants de direction

Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction, retirez les caches latéraux du tableau de bord.

Avant :
tournez la douille de lampe (1, fig. 87) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirez-la de l'ensemble clignotant. Sortez l'ampoule grillée et remplacez-la. Remontez la douille de lampe en la plaçant avec sa partie creuse ronde vers le haut et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place dans l'ensemble clignotant.

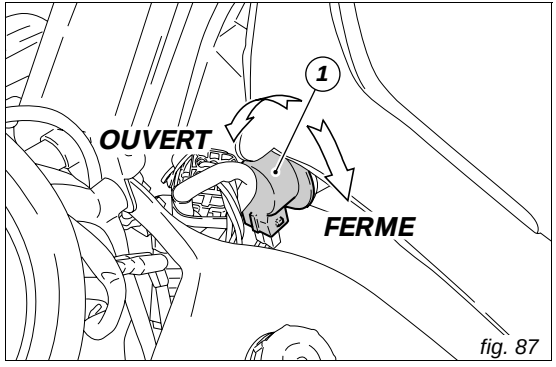


fig. 87

Arrière :
desserrez la vis (2, fig. 88) et séparez la coupelle (3) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (2).

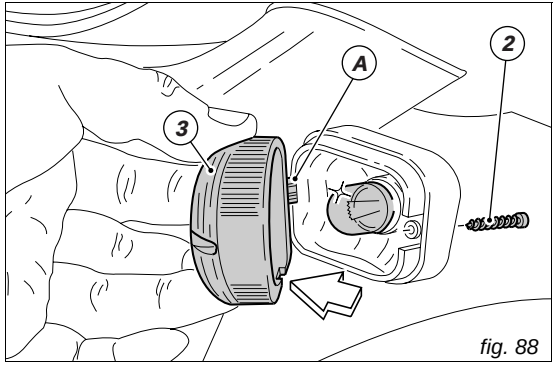


fig. 88

F

Eclairage plaque à numéro

Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque à numéro, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.
Sortez la lampe et remplacez-la.

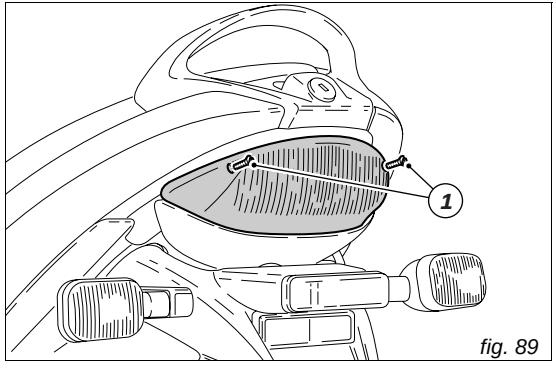


fig. 89

Feux stop

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 89) qui serrent l'optique et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 90). Remontez l'optique et serrez les vis (1).

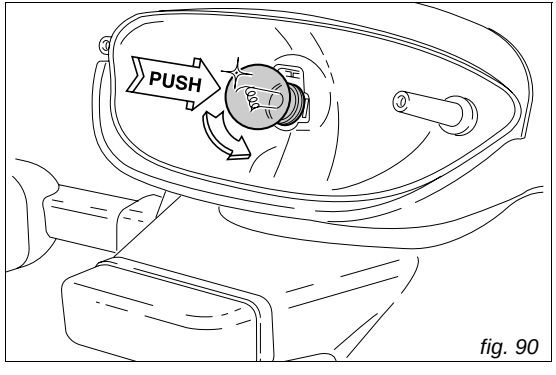


fig. 90

F

Assiette du phare (fig. 91)
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

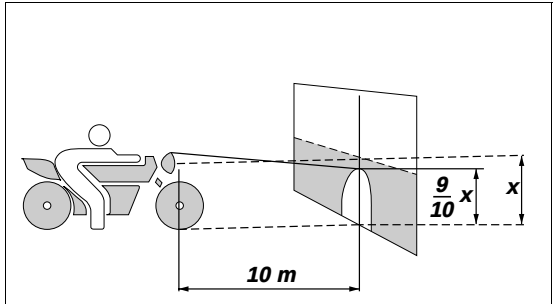


fig. 91

Remarque
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

F

Réglage vertical du phare (fig. 92)
Ce réglage se fait au moyen des boutons (A) et (B) du tableau de bord, en mode "Réglage vertical du phare" (voir page 22).

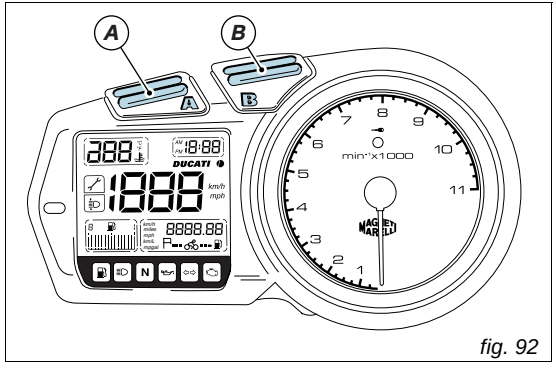


fig. 92

Pneus

Pression avant (pilote et bagage) :
2,1 bars (2,14 kg/cm^2) ÷ 2,3 bars (2,34 Kg/cm^2)
Pression arrière (pilote et bagage) :
2,2 bars (2,24 kg/cm^2) ÷ 2,4 bars (2,44 Kg/cm^2)
Pression avant (pilote, passager et bagage) :
2,4 bars (2,44 kg/cm^2) ÷ 2,5 bars (2,54 Kg/cm^2)
Pression arrière (pilote, passager et bagage) :
2,8 bars (2,85 kg/cm^2) ÷ 2,9 bars (2,95 Kg/cm^2)

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.
Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

Réparation ou remplacement des pneus
En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de perforation, remplacez le pneu.
Remplacez les pneus en utilisant la marque de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Attention (ST3S ABS)
Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues. Quelques éléments du système ABS sont montés sur les roues qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Epaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 93) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur : remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

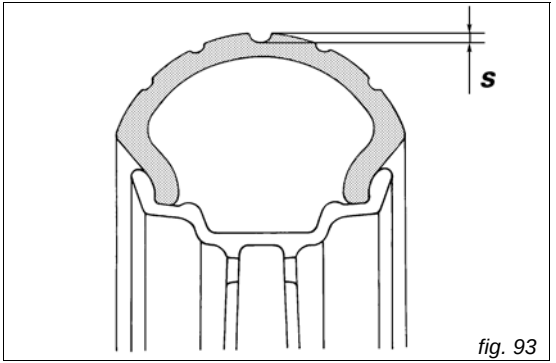


fig. 93

F

Contrôle niveau huile moteur (fig. 94)
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.

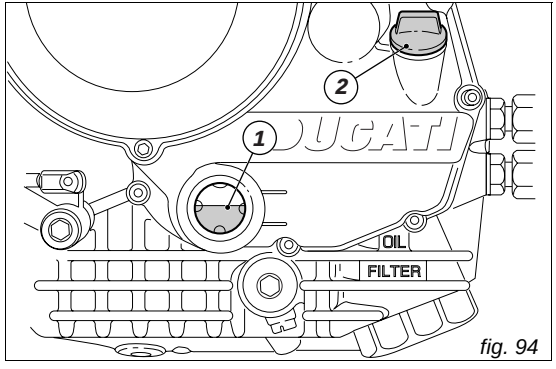
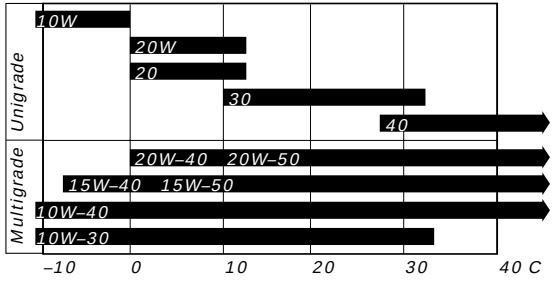


fig. 94

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



F

Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 95)
La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes :
il doit être de 0,6-0,7 mm.

F

Important
En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.

Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

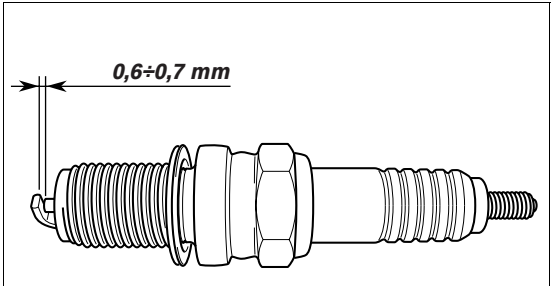


fig. 95

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.

Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.

L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer ; empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Attention ST3S ABS

Nettoyez soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS pour garantir une parfaite efficacité du dispositif. N'utilisez pas de produits agressifs pouvant endommager les roues crantées et les capteurs.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réalisez un nettoyage général ;
laissez écouler le carburant du réservoir en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;
utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;
débranchez et ôtez la batterie - le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;
recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

Encombrement (mm) (fig. 96)

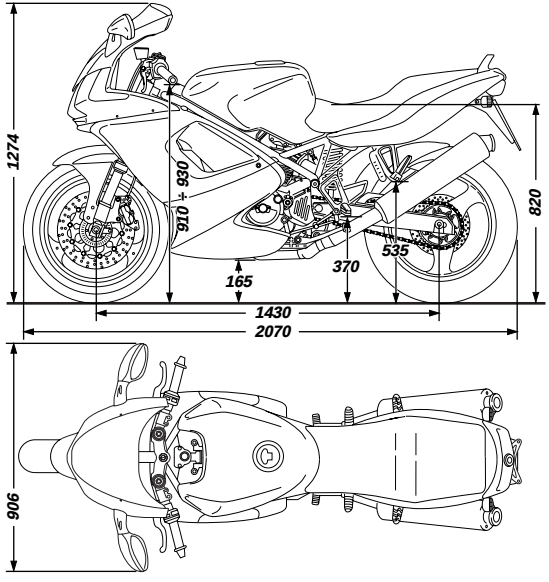


fig. 96

Poids
A sec :
212,5 Kg / 468 lbs en ordre de marche sans carburant (ST3) ;
201 Kg / 442 lbs sans liquides ni batterie (ST3) ;
215,7 Kg / 475 lbs en ordre de marche sans carburant (ST3S ABS) ;
204 Kg / 449 lbs sans liquides ni batterie (ST3S ABS).
A pleine charge :
420 Kg / 924 lbs.

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

F

Ravitaillements	**Type**	**dm^3 (litres)**
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 6 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum*	*21*
Carter inférieur et filtre	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuit frein AV./AR. et embrayage	*Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*0,504 (par tube) (ST3)* *0,518 (par tube) (ST3S ABS)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% + eau*	*2,5*

F

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur
Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm :
94
Course mm :
71,5
Cylindrée totale cm^3 :
992
Rapport volumétrique :
11,3 ±0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
75 kW - 102 Ch à 8.750 trs/mn.
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
93 Nm (9,5 kgm) à 7250 trs/mn.
Régime max. :
9.500 trs/mn.

Important
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution
***Desmodromique**, trois soupapes par cylindre, actionnées par six culbuteurs (trois culbuteurs d'ouverture et trois de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.*

***Schéma distribution desmodromique** (fig. 97)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;*
2) *pastille de réglage culbuteur supérieur ;*
3) *demi-lunes ;*
4) *pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;*
5) *ressort de rappel du culbuteur inférieur ;*
6) *culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;*
7) *arbre à cames ;*
8) *soupape.*

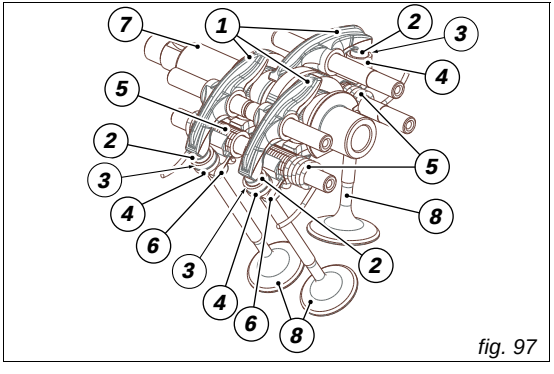


fig. 97

F

Performances
La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RG 4 HC.

Alimentation
Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre corps à papillons :
50 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Orifices par injecteur : 1
Alimentation en essence : 95-98 RON.

F

Cadre
En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants
Angle de braquage (de chaque côté) :
30°
Angle de chasse :
24°
Chasse :
102 mm

Roues
Jantes en alliage léger à trois branches (ST3) ;
Jantes en alliage léger à cinq branches (ST3S ABS).

Avant
Dimensions :
MT3.50x17"

Arrière
Dimensions :
MT5.50x17"
Les roues AV et AR sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
180/55-ZR17

Système de freinage

ABS (ST3S ABS)

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet HALL montés sur les deux roues ; détection par roues crantées ; possibilité de désactiver l'ABS.

Avant

A double disque percé.
Matière de la cloche :
aluminium.
Matière surface de freinage :
acier
Diamètre du disque :
320 mm
Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.
Surface de freinage du disque :
88 cm^2
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque :
BREMBO
Type :
30/34-4 pistons
Garniture :
TOSHIBA TT2802
Type de maître-cylindre :
PSC 16.

Arrière

A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
25 cm^2
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque :
BREMBO
Type :
P34
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

F

Transmission
Embrayage en bain d'huile commandée par levier au côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.
Rapport :
32/59
Boîte à 6 vitesses avec engrenages toujours en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne :
15/42
Rapports totaux :
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/27
4e 22/24
5e 24/23
6e 28/24
Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque :
DID
Type :
525 HV
Dimensions :
5/8"x5/16"
Nombre de maillons :
102

Important
Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée, dotée de système de réglage de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.
Diamètre plongeurs :
43 mm
Débattement sur l'axe des tubes :
130 mm

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur avec réservoir séparé, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier. Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement :
65 mm
Débattement roue arrière :
148 mm

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.
Version U.S.A. : non catalysée

Coloris disponibles
Rouge anniversary Ducati réf. F_473.101 (PPG) (sauf que Californie, Canada, Japon) ;
cadre couleur rouge, jantes noires, déflecteurs noirs.

Gris foncé métallisé Ducati réf. 653.6047 (sauf que Californie, Canada, Japon) ;
Cadre couleur métal, jantes rouges, déflecteurs argent, protection réservoir de la même couleur.

Noir brillant réf. 248.514 (PPG) (Californie, Canada, Japon exclusivement) ;
cadre couleur noir, jantes couleur métal, déflecteurs de la même couleur.

Circuit électrique
Se compose des éléments principaux qui suivent :
***Phare avant** :*
l'ampoule du feu de route (HI)
*située au côté gauche du phare est de type : **H9 (12V-65W)** ;*
l'ampoule du feu de croisement (LO)
*située au côté droit du phare est de type : **H7 (12V-55W)**.*
***Feu de position** :*
*ampoule type : **W3W (12V-3W)**.*
***Commandes électriques** aux demi-guidons :*
***Clignotants de direction arrière** x2 :*
*ampoule type : **R10W (12V-10W)**.*
***Clignotants de direction avant** couleur orange x2 :*
***ampoule type : R10W (12V-10W)**.*
***Avertisseur sonore**.*
Contacteurs de feux stop.
Batterie**, **12V-10 Ah.
***Alternateur 12V-520W**.*
***Régulateur électronique**, protégé par fusible de **40A** situé à côté de la batterie.*
***Démarreur électrique, 12V-0,7 kW**.*
***Feu arrière et feu stop** :*
*ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W)**.*
***Eclairage de plaque à numéro** :*
*ampoule type : **W5W (12-5W)**.*

Remarque
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 83.

Fusibles
La boîte à fusibles principale (fig. 98) est placée au côté gauche du cadre, derrière le phare.
Pour avoir accès à la boîte à fusibles, il faut retirer le cache arrière protégeant le tableau de bord (voir page 69).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage. Les fusibles situés à l'intérieur de la boîte à fusibles, sont 8.
Uniquement dans le modèle ST3 deux de ces fusibles sont de réserve, marqués par l'inscription SPARE figurant sur le fusible lui-même. Les deux fusibles de réserve sont de 7,5 Ah.

En tant que protection des relais du système d'injection, le modèle ST3 dispose de trois fusibles, situés sous la selle (2, fig. fig. 100), ayant les caractéristiques suivantes :
un fusible de 20 Ah Socket (prise de courant), un fusible de 20 Ah Injection et un fusible de 3 Ah Supply Ecu CCN (centrale de commande moteur).
Pour les remplacer, retirez les capuchons (3, fig. 100).

En tant que protection du système ABS, le modèle ST3 ABS dispose de trois fusibles, situés sous la selle (2, fig. 98), ayant les caractéristiques suivantes :
un fusible de 30 Ah Supply Ecu ABS (centrale ABS), un fusible de 20 Ah Injection et un fusible de 20 Ah Socket (prise de courant).

F

Pour les remplacer, retirez les capuchons (3, fig. 100). Le fusible placé près de la batterie (fig. 100) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (4). On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (5, fig. 99).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position ***OFF****.*

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.

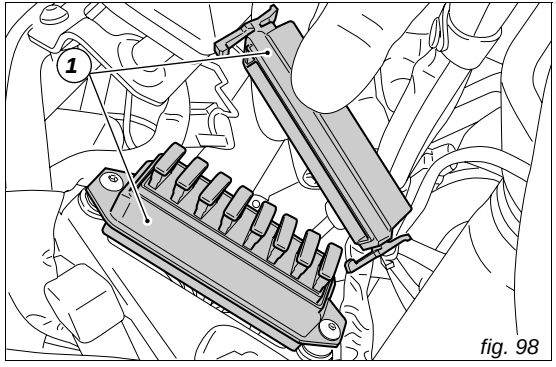


fig. 98

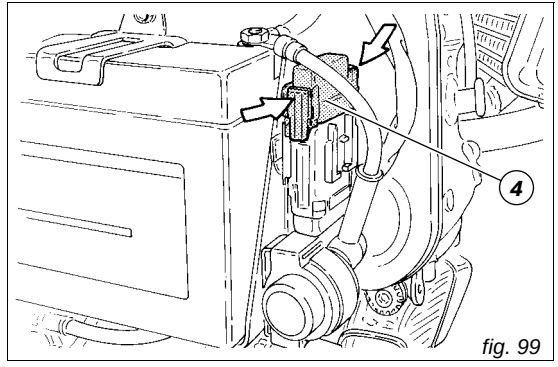


fig. 99

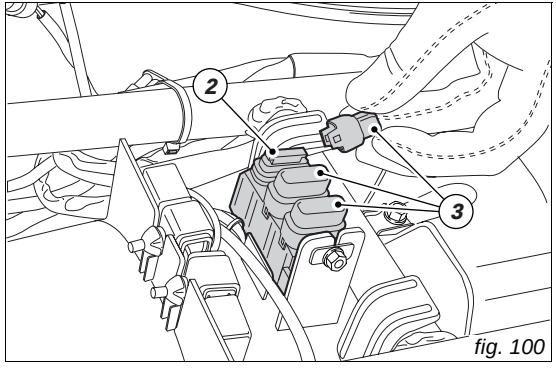


fig. 100

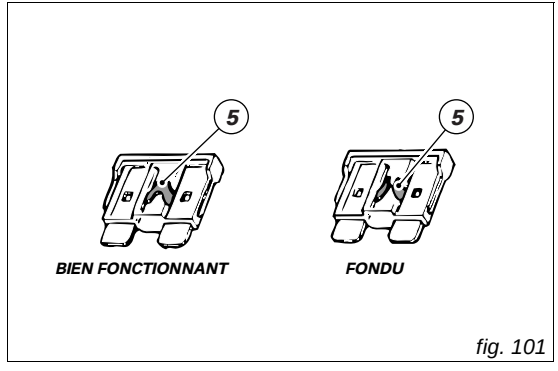


fig. 101

F

Clé de lecture circuit électrique/système d'injection ST3

1) Commutateur droit
2) Commutateur à clé
3) Boîte à fusibles
4) Fusibles
5) Ventilateur
6) Démarreur électrique
7) Solénoïde de démarrage
8) Batterie
9) Fusible régulateur
10) Régulateur
11) Alternateur
12) Clignotant arrière droit
13) Feu arrière
14) Eclairage plaque à numéro
15) Clignotant arrière gauche
16) Prise de courant
17) Réservoir de carburant
18) Relais injection
19) Connecteur autodiagnostic
20) Bobine cylindre vertical
21) Bobine cylindre horizontal
22) Bougie cylindre horizontal
23) Bougie cylindre vertical
24) Injecteur cylindre horizontal
25) Injecteur cylindre vertical
26) Potentiomètre papillon
27) Capteur de tours/position moteur
28) Sonde de température eau
29) Capteur de vitesse
30) Contacteur béquille latérale
31) Contacteur de point mort
32) Contacteur pression huile
33) Contacteur de stop arrière
34) Relais ventilateur
35) Unité allumage/injection
36) Contacteur embrayage
37) Contacteur stop avant
38) Connexion de déclenchement
39) Commutateur gauche
40) Antenne antidémarrage électronique
41) Sonde de température air
42) Tableau de bord
43) Relais éclairage
44) Clignotant avant gauche
45) Phare
46) Clignotant avant droit
47) Avertisseur sonore
48) Déclencheur câblage poignées
49) Alimentation autodiagnostic
50) Moteur pas-à-pas
51) Sonde lambda
52) Bougie cylindre vertical
53) Bougie cylindre horizontal

Clé de lecture schéma du circuit électrique/système d'injection ST3S ABS

1) Commutateur droit
2) Commutateur à clé
3) Boîte à fusibles
4) Fusibles
5) Ventilateur
6) Démarreur électrique
7) Solénoïde de démarrage
8) Batterie
9) Fusible régulateur
10) Régulateur
11) Alternateur
12) Clignotant arrière droit
13) Feu arrière
14) Eclairage plaque à numéro
15) Clignotant arrière gauche
16) Prise de courant
17) Réservoir de carburant
18) Relais injection
19) Connecteur autodiagnostic
20) Bobine cylindre vertical
21) Bobine cylindre horizontal
22) Bougie 1° cylindre horizontal
23) Bougie 1° cylindre vertical
24) Injecteur cylindre horizontal
25) Injecteur cylindre vertical
26) Potentiomètre papillon
27) Capteur de tours/position moteur
28) Sonde de température eau
29) Connecteur diagnostic ABS
30) Contacteur béquille latérale
31) Contacteur de point mort
32) Contacteur pression huile
33) Contacteur de stop arrière
34) Relais ventilateur
35) Unité allumage/injection
36) Contacteur embrayage
37) Contacteur de stop avant
38) Sonde lambda
39) Commutateur gauche
40) Antenne antidémarrage électronique
41) Sonde de température air
42) Tableau de bord
43) Relais éclairage
44) Clignotant avant gauche
45) Phare
46) Clignotant avant droit
47) Avertisseur sonore
48) Déclencheur câblage poignées
49) Connexion de déclenchement
50) Capteur de vitesse arrière
51) Capteur de vitesse avant
52) Centrale système ABS
53) Bougie 2° cylindre horizontal
54) Bougie 2° cylindre vertical
55) Alimentation autodiagnostic
56) Moteur pas-à-pas

Code couleur des fils

P *Rose*
G *Vert*
W *Blanc*
O *Orange*
Y *Jaune*
B *Bleu*
Bn *Marron*
R *Rouge*
V *Violet*
Gr *Gris*
Lb *Bleu ciel*
Bk *Noir*

Remarque
Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.

ST3

Légende boîtes à fusibles

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Feu de position, feu de route et de croisement*	*15 A*
3-11	*Feu de stop, avertisseur sonore, clignotants de direction*	*20 A*
4-12	*Tableau de bord*	*5 A*
5-13	*Poignées chauffantes*	*5 A*
6-14	*Ventilateur*	*7,5 A*
7-15	*Réserve*	*7,5 A*
8-16	*Réserve*	*7,5 A*
a	*Alimentation CCM*	*3 A*
b	*Injection*	*20 A*
c	*Prise de courant*	*20 A*

Légende boîtes à fusibles

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Feux de positon, feu de route/croisement*	*15 A*
3-11	*Clignotants de direction, avertisseur sonore, feu de stop*	*20 A*
4-12	*Tableau de bord*	*5 A*
5-13	*Poignées chauffantes*	*5 A*
6-14	*Alimentation CCM*	*3 A*
7-15	*Key-on ECU ABS*	*10 A*
8-16	*Ventilateur*	*7,5 A*
a	*Prise de courant*	*20 A*
b	*Injection*	*20 A*
c	*Alimentation ABS*	*30 A*

Km	Nom Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI SPORTTOURING

ST3

ST3 S ABS

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. ständig dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Viel Vergnügen!

Hinweis
Ducati Motor Holding S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Ladung 8
Identifikationsdaten 10

Fahrsteuerungen 11
Anordnung der Motorradsteuerungsvorrichtungen 11
Cockpit 12
LCD - Hauptfunktionen 14
LCD - Einstellen/Anzeige der Parameter 16
Das Immobilizer-System 25
Schlüssel 26
Code Card 27
Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff 28
Ersatzschlüssel 29
Zündschalter und Lenkersperre 30
Linker Umschalter 31
ST3S ABS 32
Kupplungshebel 33
Rechter Umschalter 34
Gasdrehgriff 35
Vorderradbremshebel 35
Hinterradbremspedal 36
Schaltpedal 36
Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals 37

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 39
Position am Motorrad 39
Tankverschluss 40
Sitzbank- und Helmschloss 41
Seitenständer 42
Aufbockgriff 43
Stromanschluss 43
Mittlerer Motorradständer 44
Rückspiegel 45
Einstellschrauben der Vorderradgabel (ST3) 46
Einstellschrauben der Vorderradgabel (ST3S ABS) 47
Einstellschrauben des Zentralfederbeins (ST3) 49
Einstellschrauben des Zentralfederbeins (ST3S ABS) 51
Änderung der Motorradtrimmung 53

Gebrauchsnormen 55
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 55
Kontrollen vor dem Motoranlass 57
ABS-Vorrichtung (ST3S ABS) 58
Motoranlass 59
Start und Fahrt des Motorrads 61
Bremsen 62

D

ABS-System (ST3S ABS) 62
Anhalten 64
Parken 64
Tanken 65
Mitgeliefertes Zubehör 66

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 67
Abnahme der Verkleidung 67
Austausch und Reinigung der Luftfilter 74
Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels 75
Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 76
Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen 77
Schmieren der Gelenke 78
Regulierung der Gaszugspannung 79
Laden der Batterie 80
Spannen der Antriebskette 81
Schmieren der Antriebskette 82
Austausch der Glühbirnen 83
Scheinwerfereinstellung 88
Leuchtweitenregulierung 88
Reifen 89
Kontrolle des Motorölpegels 91
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 92
Allgemeine Reinigung 93
Längere Außerbetriebsetzung 94
Wichtige Hinweise 94

Technische Daten 95
Maße 95
Gewichte 95
Betriebsstoffe 96
Motor 97
Ventilsteuerung 97
Leistungen 98
Zündkerzen 98
Kraftstoffversorgung 98
Rahmen 98
Räder 98
Reifen 98
Bremsen 99
Antrieb 100
Radaufhängungen 101
Auspuffanlage 101
Verfügbare Modellfarben 101
Elektrische Anlage 102

Merkblatt für regelmässige Instandhaltungsarbeiten 109

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. Dieses Heft enthält Informationen mit besonderer Bedeutung.

Achtung

Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig

Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis

Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung in der Steuerung eines Motorrads verursacht. Niemals ohne Führerschein fahren. Um das Motorrad fahren zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Der Fahrer und der Beifahrer müssen **immer** angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn bereit zu sein, muss der Fahrer die Lenkerstummel immer mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am hinteren Haltegriff festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.

*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*

Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **immer** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind für die Gesundheit schädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter, usw.) ab.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den seitlichen/mittleren Motorradständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Ladung vollkommen sicher und mit einem gehobenen Fahrtkomfort reisen kann.
Die Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Wichtig

Es wird empfohlen, bei montierten Seitenkoffern die Geschwindigkeit von 120 km/h nicht zu überschreiten. Befinden sich die Reifen in einem schlechten Zustand, bei schlechten Straßenverhältnissen oder Sichtbehinderungen muss diese Geschwindigkeit weiter herabgesetzt werden.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:
420 kg / 924 lbs.
Das Gepäck darf, allein gewogen, auf keinen Fall 23 kg überschreiten und muss folgendermaßen aufgeteilt werden (Abb. 1):

max. 9 kg pro Seitenkoffer;
max. 5 kg für die Tanktasche.

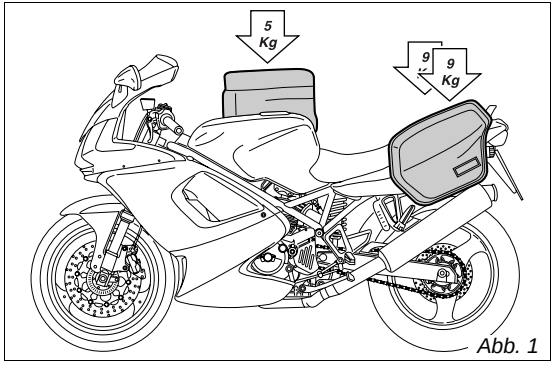


Abb. 1

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.
Keinerlei voluminöse und schwere Elemente an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Bei montierten Seitenkoffern (beim Ducati-Ersatzteildienst erhältlich):
das Gepäck und das Zubehör ihrem Gewicht entsprechend aufteilen und gleichmäßig in den Seitenkoffern verteilen;
dann an jedem Seitenkoffer das entsprechende Schloss abschließen.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 89 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifikationsdaten
Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Identifikationsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 2) und eine für den Motor (Abb. 3).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis
Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

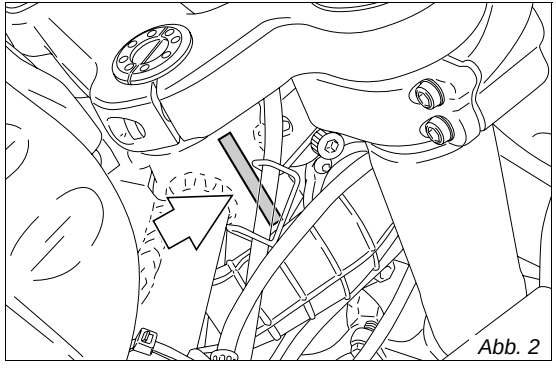


Abb. 2

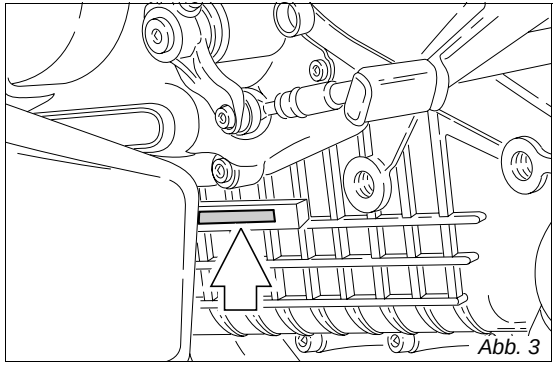


Abb. 3

Achtung

Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Anwenden der entsprechenden Steuerungen müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungsvorrichtungen (Abb. 4)

1) *Cockpit*
2) *Zündschlüsselschalter und Lenkersperre*
3) *Linker Umschalter*
4) *Kupplungssteuerhebel*
5) *Pedal der Hinterradbremse*
6) *Rechter Umschalter*
7) *Gasdrehgriff*
8) *Vorderradbremshebel*
9) *Gangschaltpedal*

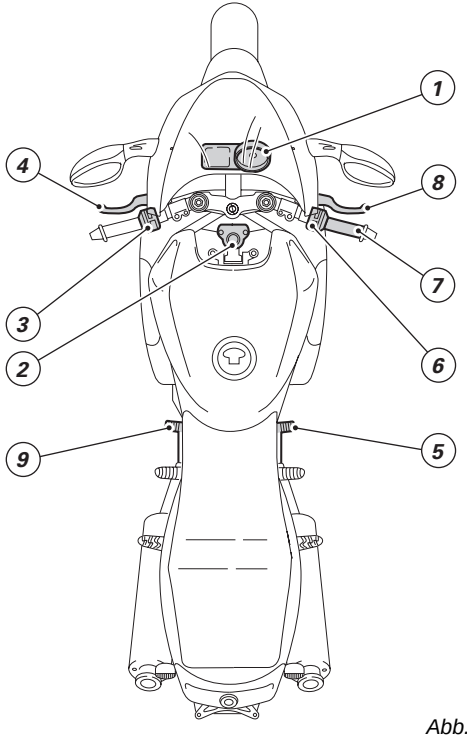


Abb. 4

Cockpit (Abb. 5.2 und Abb. 5.1)

1) ***LCD****, (siehe Seite 14)*

2) ***Steuertasten A und B***

Tasten für Anzeigeabruf und Einstellung der Parameter am Instrumentenbrett.

3) ***Immobilizer-Anzeige IMMO (ocker)***

Diese Anzeige leuchtet bei Einstecken eines falschen oder nicht anerkannten Zündschlüssels auf. Wurde dagegen eine Anzeige des Immobilizer-Systems über das entsprechende Freigabeverfahren durch Betätigen des Gasdrehgriffs zurückgesetzt (Seite 28), blinkt diese Leuchte auf.

Wichtig

Bei diesem Cockpit handelt es sich um ein Instrument, das eine Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems ermöglicht.
Diese dem Fachpersonal vorbehaltenen Menüs dürfen aus keinerlei Gründen verwendet werden. Sollte man zufällig in diese Funktion gelangen, muss man den Zündschlüssel auf OFF drehen und sich an einen Vertragsservice der Ducati werden, der dann die erforderlichen Kontrollen vornehmen wird.

4) ***Drehzahlmesser (min^{-1})****.*

Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.

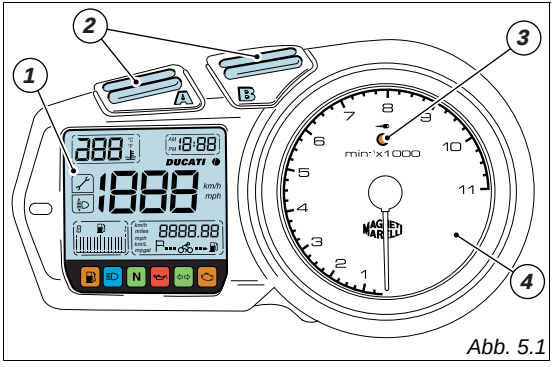


Abb. 5.1

5) ***ABS-Kontrollleuchte (orange) (ST3S ABS)***
Leuchtet nach dem Umschalten des Zündschlüssels auf ON (CHECK) einige Sekunden lang auf und erlischt daraufhin wieder; ABS aktiv.
Durch ihr Aufblinken wird angezeigt, dass das ABS-System durch das Betätigen der entsprechenden Taste am linken Umschalter (siehe Seite 32) ausgeschaltet wurde.

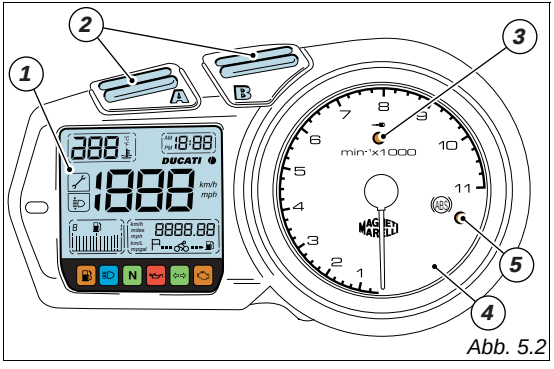


Abb. 5.2

Wichtig
Durch das stabile Aufleuchten der ABS-Kontrollleuchte wird angezeigt, dass das ABS-System nicht verfügbar ist, was jedoch die Funktion der normalen Bremsanlage nicht beeinflusst. In diesem Fall wird empfohlen, sich an einen Vertragshändler oder ein Vertragswerkstatt zu wenden. Eine mögliche Ursache könnte hier eine unzureichende Batteriespannung sein, deshalb ist deren Nachladung empfehlenswert. Ebenso könnte diese Störung durch einen Systemdefekt erzeugt worden sein.

LCD - Hauptfunktionen

Achtung
Eingriffe am Cockpit dürfen ausschließlich nur an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden. Aus keinerlei Gründen darf man am Cockpit tätig werden, wenn man fährt.

1) ***Wassertemperaturanzeige***
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

Wichtig
Hat die Temperatur den max. Wert erreicht, nicht weiter- oder losfahren, da es dadurch zu schweren Motorschäden kommen könnte.

2) ***Uhr***

3) ***Tachometer***
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs an.

4) ***Hilfsdisplay***
Zeigt in einer aufeinanderfolgenden Sequenz den Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, die Durchschnittsgeschwindigkeit, den momentanen und den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch, den bereits verbrauchten Kraftstoff, die Restautonomie und die noch verbliebenen Kraftstoffmenge an.

5) ***EOBD-Kontrollleuchte*** ***(ocker)***
Ihr vom Steuergerät gesteuertes Aufleuchten weist auf das Vorhandensein von Fehlern hin und, in einigen Fällen, auf die sich demzufolge ausgelöste Motorsperre.

Sie wird auch als Anzeige während des Freigabeverfahrens des Immobilizer, das durch Betätigen des Gasdrehgriffs erfolgt, verwendet.
Liegen keine Fehler vor, muss diese Leuchte dann aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ***ON*** *gestellt wird und nach einigen Sekunden (normalerweise 1,8 - 2 Sek.) wieder erlöschen.*

6) ***Blinkerkontrollleuchte ⇦⇨ (grün)***
Blinkt auf das Betätigen des Blinkers hin auf.

7) ***Motoröldruckkontrollleuchte (rot).***
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird, muss aber einige Sekunden nach dem Motoranlass erlöschen. Bei einem sehr heißen Motor kann sie kurz aufleuchten, müsste dann jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.*

Wichtig
Leuchtet die Kontrollleuchte (7) weiterhin auf, darf man nicht los- oder weiterfahren, da dies Motorschäden zur Folge haben könnte.

8) ***Leerlaufkontrollleuchte N (grün)***
Leuchtet bei einem im Leerlauf laufenden Getriebe auf.

9) ***Fernlichtkontrollleuchte (blau)***
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

10) ***Reservekontrollleuchte (gelb)***
Kontrollleuchte, die bei einem sich in Reserve stehenden Tank auf bzw. wenn ungefähr nur noch 6,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind, aufleuchtet.

11) ***Kraftstoffdisplay***
Diese Funktion zeigt den sich im Tank des Fahrzeugs vorhandenen Kraftstoffpegel an. Blinkt das letzte Anzeigesegment auf, kommt es auch zum Aufleuchten der Kraftstoffreserveanzeige (10).

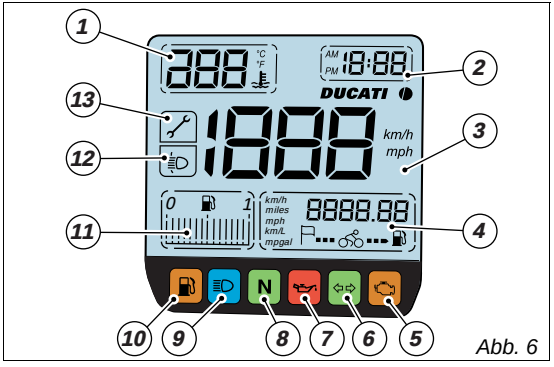


Abb. 6

12) ***Leuchtweitenanzeige des Scheinwerfers***
Das Aufleuchten dieser Kontrollleuchte zeigt an, dass der Anwender sich im Einstellmodus der senkrechten Scheinwerferregulierung befindet.

13) ***Inspektionsanzeige***
Das Aufleuchten dieser Kontrollleuchte weist darauf hin, dass der für die Vorsorgeinspektion festgelegte Kilometerstand erreicht wurde. Auf den ersten, der Anzeige folgenden 50 km blinkt sie nur auf, dann erfolgt die Lichtanzeige ständig. Das System wird von der mit der Inspektion beauftragten DUCATI-Vertragswerkstatt zurückgesetzt.

LCD - Einstellen/Anzeige der Parameter
*Auf das Einschalten (Zündschlüssel von **OFF** auf **ON** oder **Key-ON**) führt das Cockpit einen Check aller seiner Instrumente durch: Zeiger, Display und Kontrollleuchten (siehe, Abb. 7).*

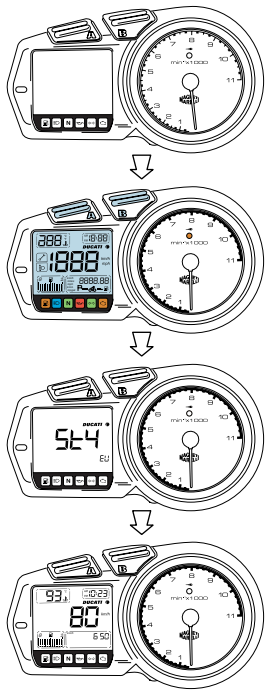


Abb. 7

Wassertemperaturanzeige *(Abb. 8)*
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.
Sinkt die Kühlflüssigkeitstemperatur unter 40 °C/104 ° F ab, blinkt am Display die Angabe "LO" auf.
Liegt die Kühlflüssigkeitstemperatur zwischen 40 °C/104 °F und 120 °C/248 °F wird der Temperaturwert am Display angezeigt.
Liegt die Kühlflüssigkeitstemperatur zwischen +121°C / 250 °F und +124°C /255 °F blinkt am Display die Angabe "HI" auf.
Beträgt die Kühlflüssigkeitstemperatur +125°C /257 °F blinken am Display die Linien "- - -" auf und es kommt gleichzeitig zu einem Aufleuchten der EOBD-Kontrollleuchte (5, Abb. 6).

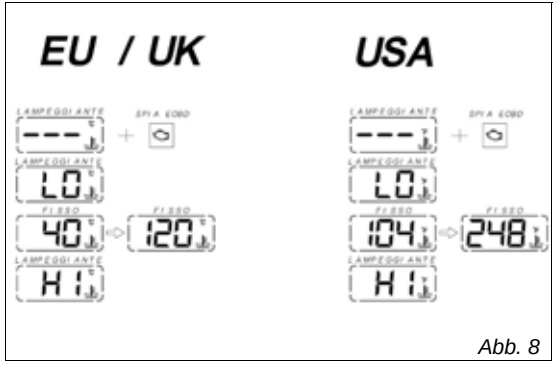


Abb. 8

Hinweis
Sollte der Temperatursensor gelöst sein, werden am Display die Linien "- - -" angezeigt und es kommt gleichzeitig zu einem Aufleuchten der EOBD-Kontrollleuchte (5, Abb. 6).

Funktion - Uhrregulierung

Die Taste (A, Abb. 5.1) 2 Sekunden lang drücken, daraufhin blinkt die Angabe „AM“ auf. Wird die Taste (B) gedrückt, blinkt die Angabe „PM“ auf; durch nochmaliges Drücken der Taste (B) kehrt man auf die vorausgehende Anzeige zurück. Drückt man die Taste (A) wird die Anzeige bestätigt und man gelangt in die Einstellfunktion der Stunden, die in diesem Fall aufblinken. Durch Drücken der Taste (B) kann die Stundenanzeige geändert werden. Wird die Taste (B) länger als 5 Sekunden gedrückt, erfolgt ein Schnelldurchlauf der Angaben. Durch Drücken der Taste (A) wird die Einstellung bestätigt und es erfolgt ein Übergang auf die Einstellfunktion der Minuten. Die Minutenangabe durch Betätigen der Taste (B) ändern. Wird die Taste (B) länger als 5 Sekunden gedrückt, erfolgt ein Schnelldurchlauf der Angaben. Durch Drücken der Taste (A) bestätigt man die Einstellung und verlässt die Einstellfunktion der Uhrzeit bzw. kehrt zur normalen Funktion zurück.

Anzeige der Funktionen des Hilfsdisplays *(Abb. 9)*

Auf Drücken der Taste (B, Abb. 5.1) erfolgt, bei einem auf ***ON*** *stehenden Zündschlüssel, ein sequentieller Anzeigedurchlauf folgender Funktionen:*

- *Kilometerzähler*
- *Tageskilometerzähler (TRIP)*
- *Durchschnittsgeschwindigkeit*
- *Momentaner Verbrauch*
- *Durchschnittlicher Verbrauch*
- *Verbrauchter Kraftstoff*
- *Restautonomie*
- *Digitale Kraftstoffstandanzeige*

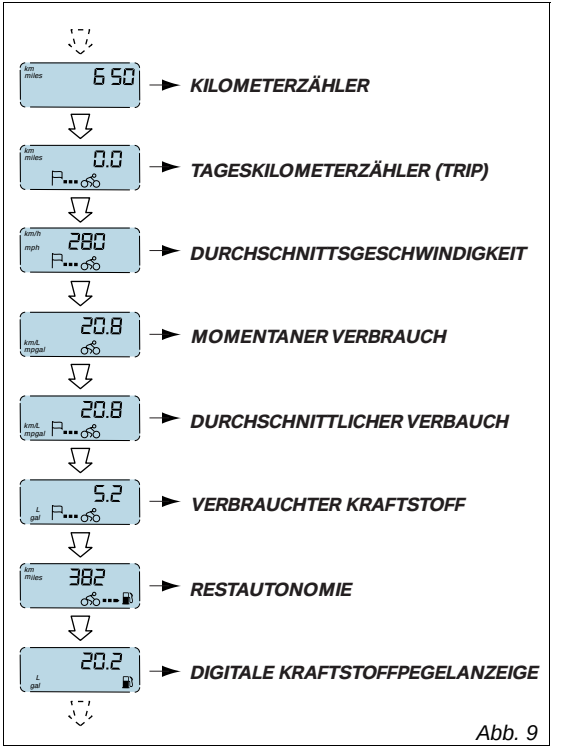


Abb. 9

Funktion "Kilometerzähler" *(Abb. 10)*
Zeigt die insgesamt vom Fahrzeug gefahrene Strecke an.

Funktion - "Tageskilometerzähler (TRIP)" *(Abb. 10)*
Zeigt die vom Fahrzeug, seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an. Dieser Parameter kann in dieser Funktion, durch ein mindestens 2 Sekunden andauerndes Drücken der Taste (A, Abb. 5.1), auf Null gesetzt werden. Bei Erreichen eines Kilometerstands (oder Meilen) von 9999,9 km wird die Displayzeige automatisch auf Null gesetzt.

Funktion "Durchschnittsgeschwindigkeit" *(Abb. 10)*
Zeigt die durchschnittliche Geschwindigkeit des Fahrzeugs an. Die Berechnung beginnt vom letzten Reset des „Tageskilometerzählers (TRIP)“. Bei Erreichten von 280 km/h (174 mph) werden am Display die Linien "---" angezeigt.

Funktion "Momentaner Verbrauch" *(Abb. 10)*
Befindet sich das Fahrzeug mit laufenden Motor in Bewegung, wird am Display der momentane Verbrauch in numerischen Daten angezeigt. Steht das Fahrzeug und läuft der Motor werden am Display ständig die Linien "--.-" angezeigt. Bei abgeschaltetem Motor und stehendem Fahrzeug wird am Display “0.0” angezeigt.

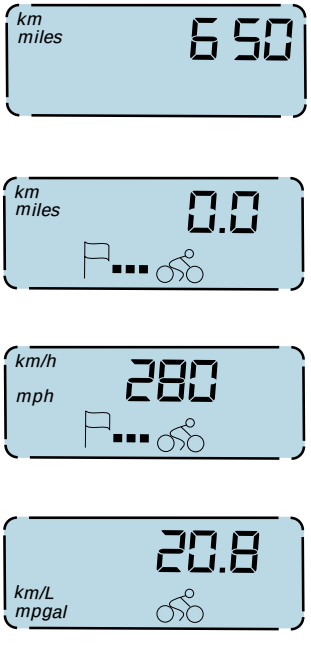


Abb. 10

D

Funktion "Durchschnittlicher Verbrauch" *(Abb. 11)*
Befindet sich das Fahrzeug mit laufenden Motor in Bewegung, wird am Display der durchschnittliche Verbrauch in numerischen Daten angezeigt.
Wird der "Tageskilometerzähler" (TRIP) auf Null gesetzt, werden am Display die Linien "--.-" angezeigt und nach 2 km Fahrt diese Date wieder auf den aktuellen Stand gebracht. Bei laufendem Motor und stehendem Fahrzeug zeigt das Display so lange die zuletzt gespeicherte Date an, bis letztere erneuert wird.

Funktion "Verbrauchter Kraftstoff" *(Abb. 11)*
Zeigt den verbrauchen Kraftstoff des sich in Fahrt befindlichen Fahrzeugs an. Die Berechnung beginnt vom letzten Reset des „Tageskilometerzählers (TRIP)". Bei Erreichen der Date 9999,9 Liter (2201.9 gal. UK - 2641.9 gal. U.S.A.) werden am Display die Striche "- -. -" angezeigt.

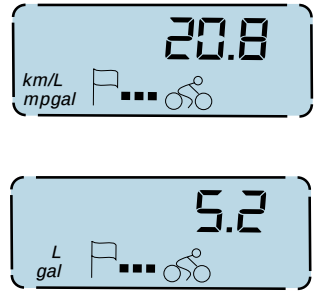


Abb. 11

Funktion "Restautonomie" *(Abb. 12)*
Angabe der Strecke, die man noch mit dem Fahrzeug fahren kann. Bei stehendem Fahrzeug oder stehendem Fahrzeug mit laufenden Motor wird am Display so lange die zuletzt gespeicherte Date angezeigt, bis letztere auf den aktuellen Wert gebracht wird. Befindet sich das System in dieser Funktion, zeigt es beim Aufleuchten der KRAFTSTOFFRESERVE-Kontrollleuchte (10, Abb. 6) die Linien "--.-" über die gesamte Dauer dieser Aufleuchtefunktion hinweg an.

Hinweis
Die Übermittlung der Date erfolgt alle 10 Sekunden.

Funktion "Digitale Kraftstoffpegelanzeige" *(Abb. 12)*
Gibt an wieviel Kraftstoff noch im Tank des Fahrzeugs vorhanden ist. Bei Aufleuchten der KRAFTSTOFFRESERVE-Kontrollleuchte (10, Abb. 6) werden am Display die Striche "-- .-" angezeigt und das Symbol der Tanksäule beginnt zu blinken.
Aufleuchten der Kraftstoffreserve-Kontrollleuchte: es sind noch 6 Liter Kraftstoff im tank vorhanden.

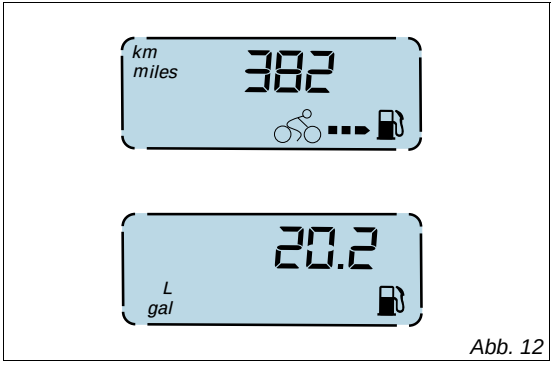


Abb. 12

Bei Aufleuchten der KRAFTSTOFFRESERVE-KONTROLLLEUCHTE (10, Abb. 6) werden am Display die Striche "- - .-" angezeigt und das Symbol der Tankzapfsäule beginnt zu blinken. Befindet sich das Fahrzeug mit laufenden Motor in Bewegung, wird am Display die Restautonomie mit numerischen Daten angezeigt. Steht das Fahrzeug mit laufendem oder abgeschaltetem Motor wird am Display die zuletzt abgespeicherte Date so lange angezeigt, bis der Wert auf den aktuellen Stand gebracht wird.

Leuchtweitenregulierung *(Abb. 13.1 - Abb. 13.2)*
Diese Funktion ermöglicht die Einstellung des Scheinwerfers auf der Senkrechten. Um in diese Funktion zu gelangen, muss man die Taste (B, Abb. 5.1) gedrückt halten und den Zündschlüssel in die Position ***ON*** *bringen. Am Display wird daraufhin ein Wert (Abb. 13.2) angezeigt, der die Position des Scheinwerfers angibt, ebenso kommt es zum Aufleuchten der Kontrollleuchte der senkrechten Scheinwerferregulierung am Display (12, Abb. 6).*
Der senkrechte Einstellbereich des Scheinwerfers liegt im Bereich von 3 bis -3 für insgesamt 7 Positionen (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

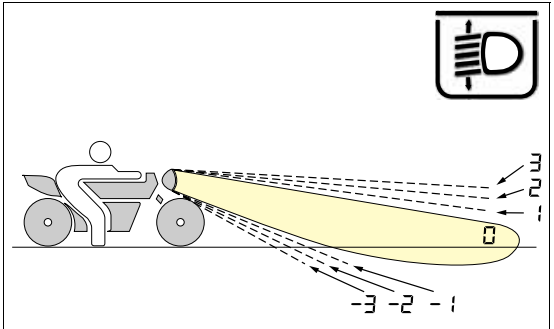


Abb. 13.1

Für ein Verstellen des Lichtbündels nach unten, die Taste (A, Abb. 5.1) drücken, für ihr Verstellen nach oben, dagegen die Taste (B, Abb. 5.1) drücken.
Am Display werden darüber hinaus, links von der Nummer, feststehenden "Führungslinien" angegeben, die anzeigen, ob die Position der "0" gegenüber höher oder niedriger ist (während der Verstellung blinken sie dagegen auf und zeigen dadurch an, ob der Scheinwerfer sich nach oben oder nach unten hin bewegt).
Um diese Funktion verlassen zu können, muss der Zündschlüssel auf OFF gedreht werden.
Bei Verlassen dieser Funktion wird die gewählte Scheinwerferposition jedesmal abgespeichert.

Hinweis
Befindet man sich in dieser Funktion, kann das Fahrzeug nicht angelassen werden.

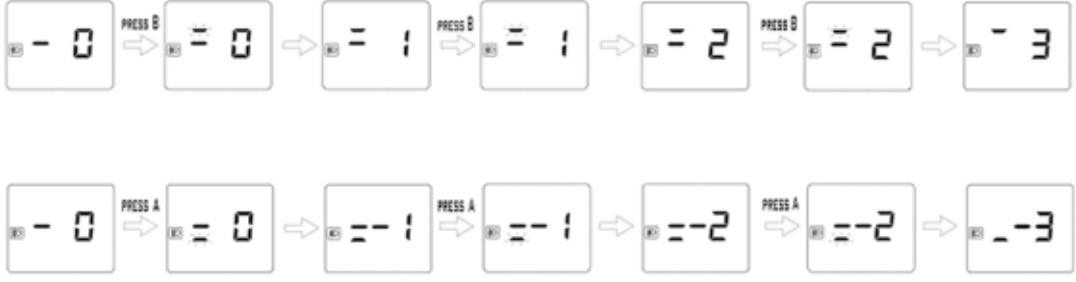


Abb. 13.2

Funktion für Spezialeinstellungen: Fahrzeugmodell und Maßeinheit *(Abb. 14)*

Das Steuergerät übermittelt automatisch den Fahrzeugtyp und die korrekten Maßeinheiten für die Displayanzeige. Um diese Angaben ändern zu können, müssen die Tasten (A, Abb. 5.1) und (B, Abb. 5.1) gleichzeitig gedrückt und der Zündschlüssel von OFF auf ON gestellt werden. Am Display blinken daraufhin die Anzeigen des Fahrzeugmodells und der -version auf. Für die sequentielle Anzeige aller möglichen Einstellungen nun die Taste (B) drücken. Die Anwahl kann durch Drücken der Taste (A), mindestens 5 Sekunden bzw. bis zur Anzeige der Angabe OFF am Display, abgespeichert werden, dann den Zündschlüssel erneut auf OFF drehen.

Hinweis
Befindet man sich in dieser Funktion, kann das Fahrzeug nicht angelassen werden.

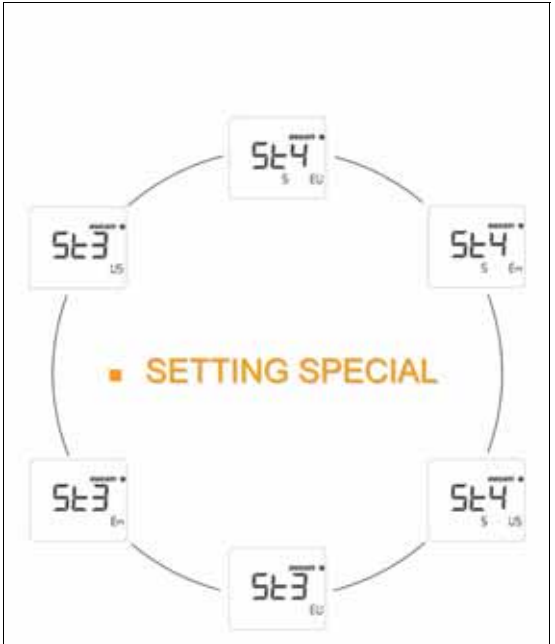


Abb. 14

Funktion - Rückbeleuchtung

Die Rückbeleuchtung des Cockpits ist nur bei eingeschaltetem Standlicht oder Fahrzeugscheinwerfern aktiv.
In diesem Fall schaltet das Instrumentenbrett, dank seiner Sensoren, die die Lichtintensität und die Umgebungstemperatur erfassen, seine Rückbeleuchtung automatisch ein oder aus.

Funktion - Leuchtstärke der Kontrollleuchten

Diese Funktion ist nur bei eingeschaltetem Standlicht oder Fahrzeugscheinwerfern aktiv.
Das Instrumentenbrett reguliert automatisch, in Abhängigkeit zur erfassten Umgebungslichtstärke, die Leuchtintensität der Kontrollleuchten.

Funktion - Selbstabschaltung der Scheinwerfer

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs und schaltet automatisch die Lichter in der folgenden Weise ein oder aus.
Die Vorrichtung löst in zwei Fällen aus:

- *Im ersten Fall, bei einem Umstellen des Zündschlüssel von OFF auf ON und wenn kein Motorstart erfolgt. Nach 60 Sekunden wird der Scheinwerfer abgeschaltet und erst beim nächsten Umdrehen des Schlüssels von OFF auf ON wieder eingeschaltet.*
- *Im zweiten Fall, nach einem normalen Motorradeinsatz mit eingeschalteten Scheinwerfern, wenn der Motor durch Betätigen des MOTORSTOPP-Schalters (2, Abb. 21) abgeschaltet wird. 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.*

Hinweis

Auch in der Anlassphase sorgt dieses System für ein Ausschalten der Beleuchtung und schaltet diese erst wieder zu, wenn der Motor angelassen wurde oder die Taste (3, Abb. 21) losgelassen wurde.

Das Immobilizer-System

Um das Motorrad sicherer gegen Diebstähle zu gestalten, wurde das Motorrad mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
Jeder Schlüssel ist in seinem Kopf mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen das von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal stellt den so genannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 15)
Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:
- *1 ROTER Schlüssel (A)*
- *2 SCHWARZE Schlüssel (B).*

Achtung
Der rote Schlüssel verfügt über eine Gummikappe, die seine Aufbewahrung im perfekten Zustand ermöglicht. Ihn nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt bringen. Diesen Schutz nur im erforderlichen Fall abnehmen.

Bei den schwarzen Schlüsseln handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- *als Zündschlüssel,*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks,*
- *zum Öffnen der Sitzbank.*

Der rote Schlüssel hat die gleichen Funktionen der schwarzen Schlüssel und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.

Achtung
Starke Stöße könnten zu einer Beschädigung der elektronischen, im Schlüssel enthaltenen Komponenten führen.

Hinweis
Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung
Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den roten Schlüssel an einem sicheren Ort aufbewahren. Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.

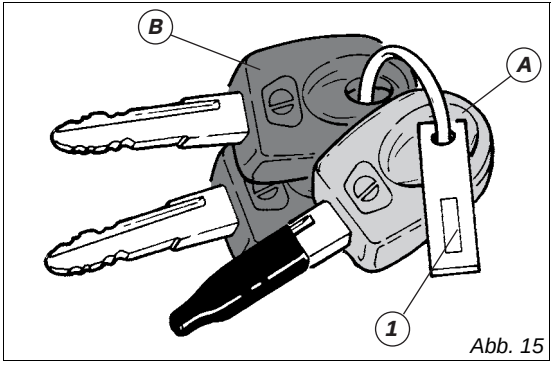


Abb. 15

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 16) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 17) angegeben ist, der im Fall eines Notstarts oder einer mangelnden Zündung nach einem ***key-on*** *zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD an einem sicheren Ort aufbewahren. Ein Mitführen des elektronischen, auf der CODE CARD angegeben Codes ist jedoch empfehlenswert, falls sich eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich machen sollte, bei dem der Gasdrehgriff (siehe Seite 28) entsprechend betätigt werden muss.

Dieses Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen am Immobilizer-System, die Funktion der „Motorsperre", die durch Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (5, Abb. 6) angezeigt wird, freizugeben.

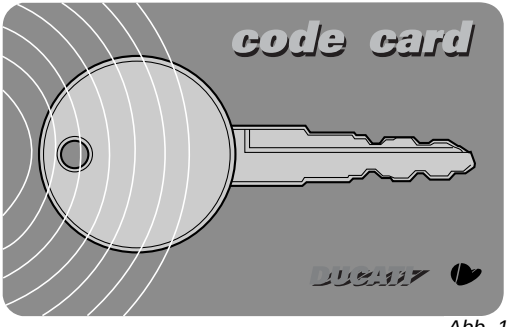


Abb. 16

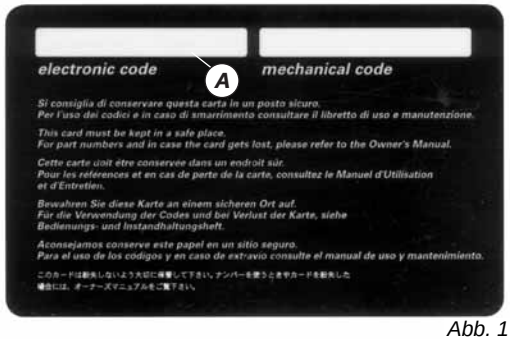

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los codigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

Abb. 17

D

Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff

*1) Den Zündschlüssel auf **ON** stellen, dann den Gasdrehgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten.*

Die EOBD-Kontrollleuchte (5, Abb. 6) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.

2) Erlischt die EOBD-Kontrollleuchte, den Gasdrehgriff sofort loslassen.

3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun muss der elektronische Freigabecode eingegeben werden, der auf der CODE CARD angegeben wird, die dem Kunden bei der Übergabe des Motorrads vom Händler ausgehändigt wurde.

4) So viele Leuchtimpulse der EOBD-Kontrollleuchte mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen. Den Gasdrehgriff 2 Sekunden lang vollkommen aufdrehen, dann wieder loslassen. So wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt und die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Dieses Verfahren so oft wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde.

Sollte man nicht auf den Gasdrehgriff einwirken, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann leuchtet sie ständig auf und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.

5) Wurde der Code korrekt eingegeben, können sich beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs sich zwei Fälle ergeben:

A) Die EOBD-Kontrollleuchte zeigt durch ihr Aufblinken die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück oder wenn die Motordrehzahl den Schwellenwert von 1000 min^{-1} überschritten wird.

B) Die IMMO-Kontrollleuchte (Abb. 5.2 und Abb. 5.1) blinkt so lange auf, bis die Motordrehzahl 1000 min^{-1} überschritten hat oder der Motor erneut angelassen wird.

6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, leuchten die EOBD- und IMMO-Kontrollleuchte weiterhin auf und die Arbeitsschritte können vom Punkt 2 an, nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf OFF, so oft wie erforderlich wiederholt werden.

Hinweis

*Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte erneut auf, was dann bedeutet, dass der Zündschlüssel auf **OFF** gestellt und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.*

Funktionsweise

*Jedes Mal, wenn der Schlüssel von **ON** auf **OFF** gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre.*

*Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von **OFF** auf **ON (Key-ON)** hin, können sich folgende Situationen ergeben:*

1) Wird der Code erkannt, blinkt die IMMO-Kontrollleuchte am Instrumentenbrett kurz auf; das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperrung auf. Durch Drücken der Anlassertaste kann der Motor gestartet werden.

*2) Leuchtet die IMMO-Kontrollleuchte weiterhin auf, wurde der Code nicht erkannt. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position **OFF** zu bringen und ihn darauf erneut auf **ON** zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, sollte man sich mit einem Kundendienst der DUCATI in Verbindung setzen.*

3) Blinkt die IMMO-Kontrollleuchte weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Anzeige des Immobilizer-Systems zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgiff).

Wichtig

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel könnte daran hindern, dass das System den eingesteckten Schlüssel erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte man zusätzliche Schlüssel benötigen, kann man sich diesbezüglich an einen Kundendienst der DUCATI wenden und muss dann alle noch verfügbaren Schlüssel und die CODE CARD mitnehmen.

Der Kundendienst der DUCATI wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).

Der Kundendienst der DUCATI kann den Kunden auch dazu auffordern, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgewiesenen Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkersperre (Abb. 18)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:

*A) **ON**: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
*B) **OFF**: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
*C) **LOCK**: Der Lenker ist blockiert.*
*D) **P**: Standlicht ein und Lenker blockiert.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

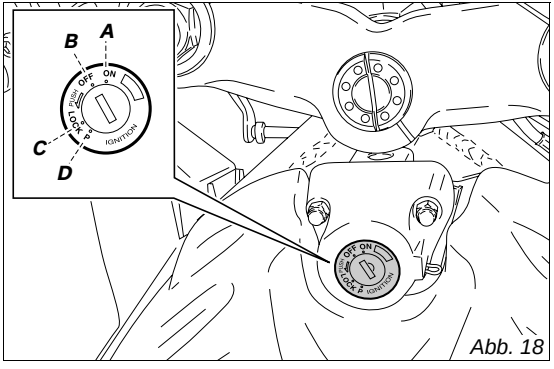


Abb. 18

Linker Umschalter (Abb. 19.1 und Abb. 19.2)

1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, mit zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der entsprechende kleine Steuerhebel, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, gedrückt werden.

3) Taste = Hupe

4) Taste = Lichthupe

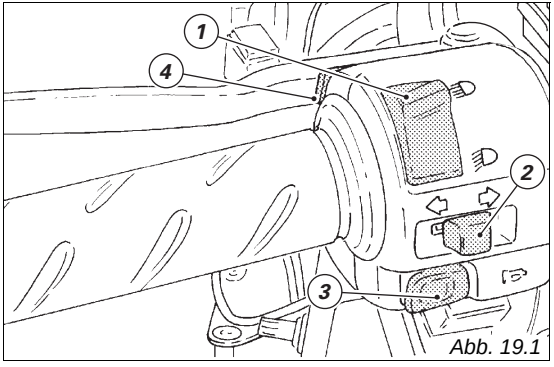


Abb. 19.1

ST3S ABS

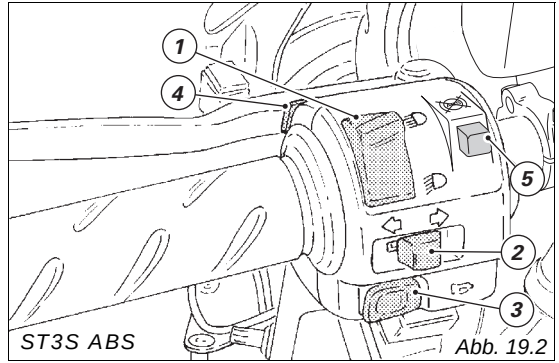
5) Taste ⊗ = ABS ausgeschaltet.
Zum Abschalten des ABS-Systems diese Taste länger als 3 Sekunden drücken, d.h. so lange, bis die entsprechende orange Kontrollleuchte am Instrumentenbrett aufblinkt, dann die ABS-Taste wieder loslassen.

Hinweis
Drückt man diese Taste länger als 5 Sekunden oder lässt man sie vor dem Aufleuchten der ABS-Kontrollleuchte los, bleibt das System weiterhin aktiv.

Achtung
*Diese Umstellung darf nur an einem stehenden Fahrzeug (mit Zündschlüssel auf **ON**) vorgenommen werden.*

Hinweis
Die orange Kontrollleuchte blinkt weiterhin auf und zeigt so an, dass das ABS-System ausgeschaltet wurde.

Hinweis
*Das ABS-System setzt sich automatisch zurück, wenn der Zündschlüssel auf **OFF** gedreht wird, beim nächsten Anlass (Schlüssel auf **ON**) ist es erneut aktiv.*



ST3S ABS *Abb. 19.2*

Kupplungshebel (Abb. 20)
Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann. Bei der Einstellung den Hebel (1) nicht betätigen und den Regulierknopf (2) auf eine der vier vorgesehenen Positionen bringen.
Die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.
Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zu einer Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

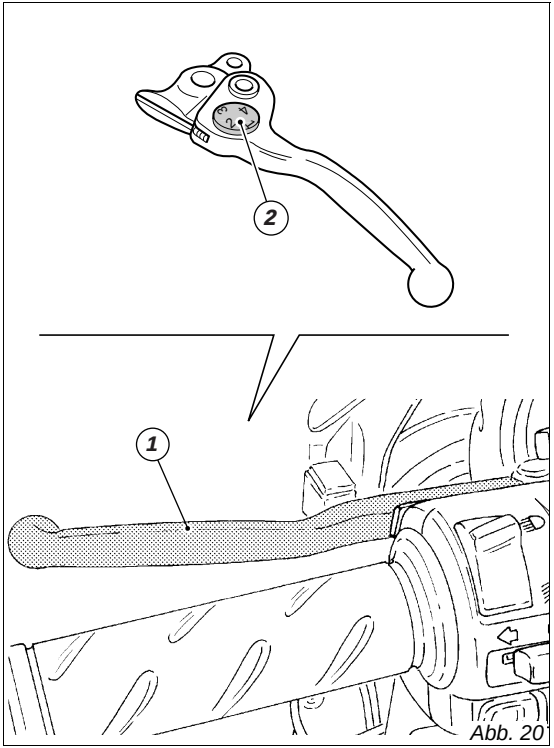


Abb. 20

Rechter Umschalter (Abb. 21)
1) Taste △ = Warnblinklichter
Durch ihr Drücken werden gleichzeitig alle Blinker aktiviert.
Für deren Abschaltung diese Taste nochmals drücken.

*2) **MOTORSTOPP-**Schalter, zwei Positionen:*
*Position ⟳ **(RUN)** = Motorbetrieb*
*Position ⊗ **(OFF)** = Motorstopp*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position ⟳ zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.

Wichtig
*Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung, schaltet den Motor dann unter Anwendung des Schalters (2) ab und lässt den Zündschlüssel auf **ON**, kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

3) Drucktaste ⏻ = Motoranlass.

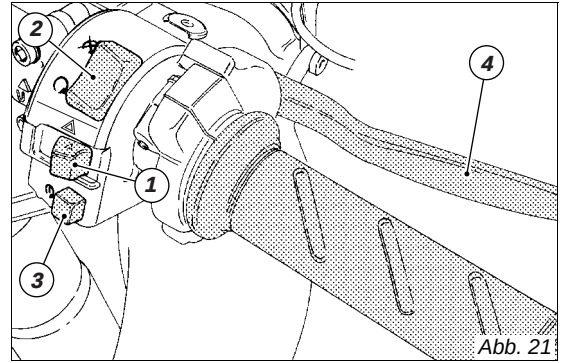


Abb. 21

Gasdrehgriff (Abb. 22)
Der Gasdrehgriff an der rechten Lenkerseite steuert die Öffnung der Klappen des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt er automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel (Abb. 22)
Durch Ziehen dieses Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.

Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (2) für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zum Lenker ausgestattet.
Für die Einstellung den Hebel (1) nicht betätigen und den Regulierknauf (2) auf eine der vier vorgesehenen Positionen bringen.
Berücksichtigen, dass:
die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.

Achtung
Die Einstellung des vorderen Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf der Seite 62 lesen.

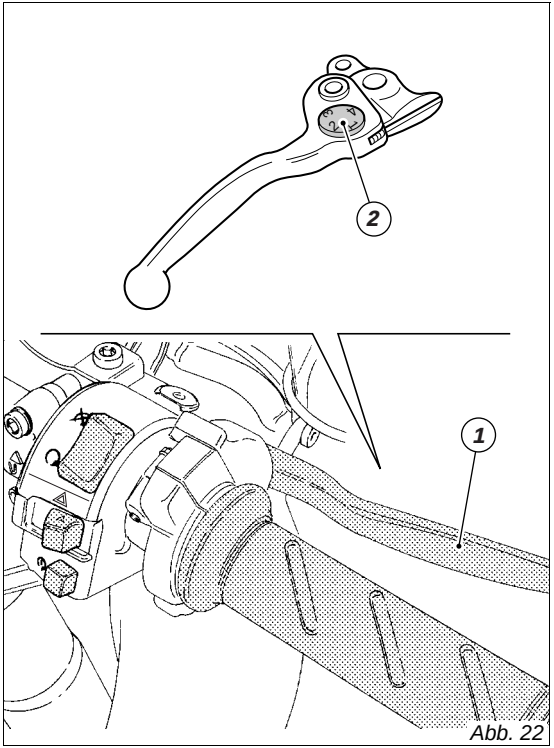


Abb. 22

Hinterradbremspedal (Abb. 23)
Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen.
Es handelt sich um ein hydraulisches Steuersystem.

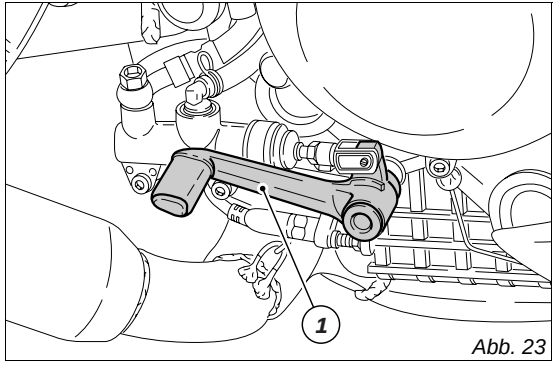


Abb. 23

Schaltpedal (Abb. 24)
Das Schaltpedal verfügt über eine mittlere Position, d.h. eine Ruhepostion ***N,*** *in die sie automatisch wieder zurückkehrt, und kann in zwei Richtungen bewegt werden:*
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einzulegen oder um in einen niedrigeren Gang herunterzuschalten. Dabei kommt es am Cockpit zum Erlöschen der Kontrollleuchte ***N****.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen.
Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

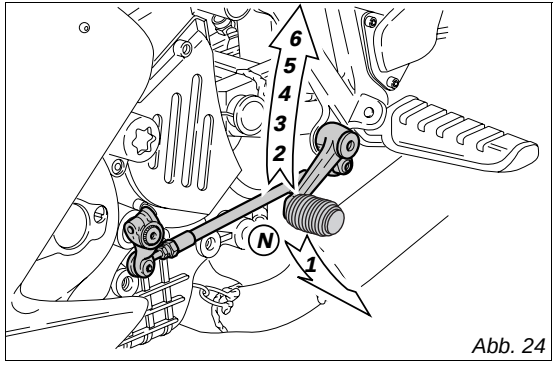


Abb. 24

Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals (Abb. 25, Abb. 26)
Zur Anpassung an die Ansprüche der Fahrer besteht die Möglichkeit die Position des Schalthebels und des Hinterradbremspedals den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.
Die Position des Schaltpedalhebels kann wie folgt geändert werden:
Den Stab (1) blockieren, dann die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) durch Ansetzen eines offenen Schlüssels am Sechskantteil drehen und dabei das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.

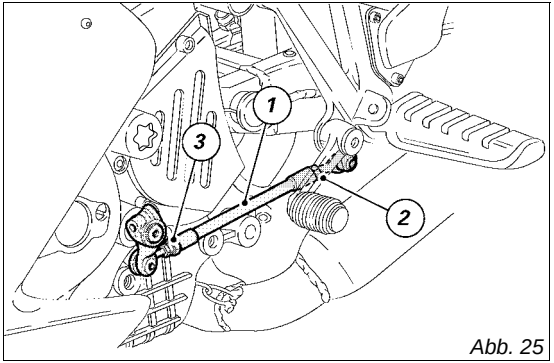


Abb. 25

Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (4) lockern.
Über die Einstellschraube (5) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen, dann die Kontermutter (4) anziehen.
Durch das manuelle Betätigen des Bremspedals prüfen, dass es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Bremszylinderstab lockern.
Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, um ihn dagegen zu mindern lockern.
Die Kontermutter (6) anziehen, dann den Hub erneut prüfen.

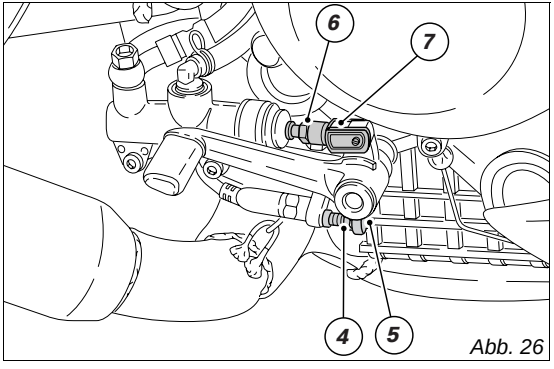


Abb. 26

Position am Motorrad (Abb. 27)

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbank- und Helmschloss
3) Seitenständer
4) Motorradaufbockgriff
5) Mittlerer Motorradständer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
8) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
9) Stromanschluss
10) Katalysator

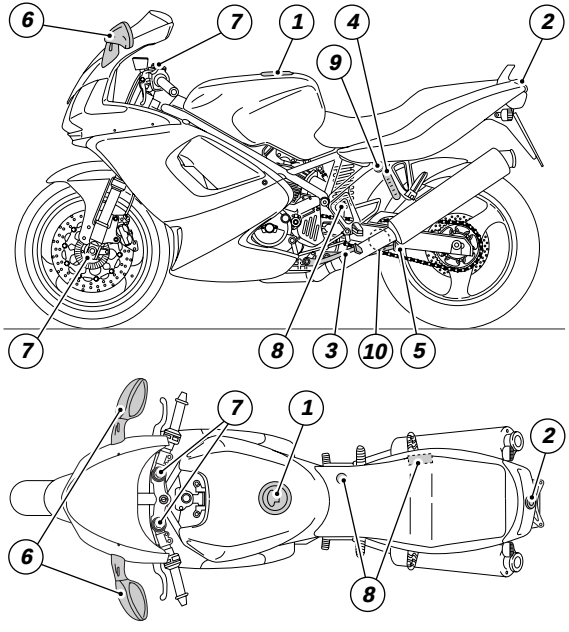


Abb. 27

Tankverschluss (Abb. 28)

Öffnen

Die Schutzabdeckung (1) abheben, dann den Schlüssel in das Schloss einstecken. Den Schlüssel um 1/4 im Uhrzeigersinn drehen und so das Tankschloss öffnen. Den Verschluss anheben.

Schließen

Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel bis in seine Ausgangsstellung gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tanken (siehe Seite 65) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

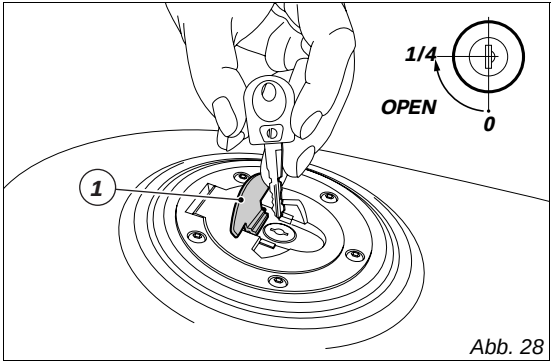


Abb. 28

Sitzbank- und Helmschloss

***Öffnen** (Abb. 29)*
Den Zündschlüssel in das Schloss (4) einstecken und im Uhrzeigersinn ungefähr 1/4 Drehung drehen. Dabei kommt es zum Hochschnappen des hinteren Sitzbankteils. Die Sitzbank nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Festklemmvorrichtungen (1) lösen. Im hinteren Sitzbankteil, d.h. im Stauraum, befindet sich der Helmbefestigungsgurt (2) (siehe Seite 66). Diesen Gurt durch den Helm ziehen und die Kabelenden in einen der beiden Häken (3) einhaken. Den Helm heraushängen lassen (Abb. 30) und zur Befestigung die Sitzbank montieren.

Achtung
Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen
Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbankunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens schieben, dann den hinteren Teil so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Keils im Schloss vernehmbar ist. Sich davon überzeugen, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel abziehen.

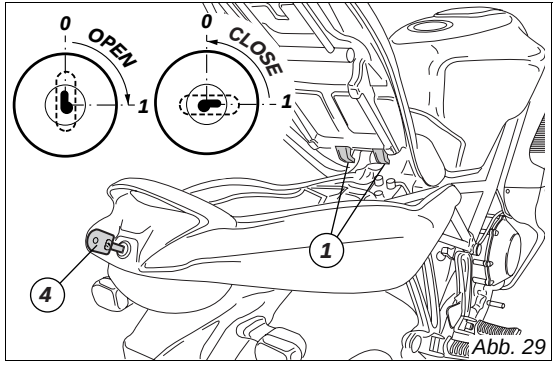


Abb. 29

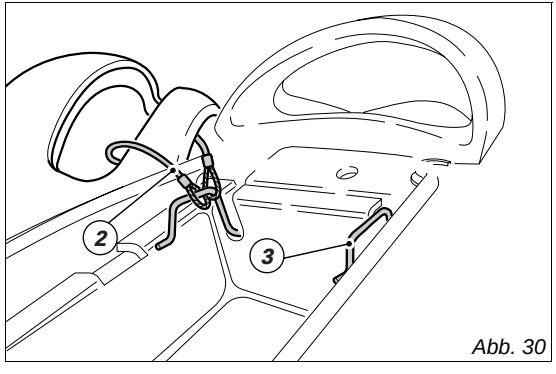


Abb. 30

D

Diebstahlsicherungsschloss *(Abb. 31)*
Unter der Sitzbank ist ein Diebstahlschloss (1) angeordnet, welches nach dem Lösen des Gummis (2) herausgenommen werden kann.
Es wird empfohlen, diese Sicherung zusätzlich zur Lenkersperre zu verwenden, wenn man das Motorrad parkt.

Achtung
Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Fahrbetrieb des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.

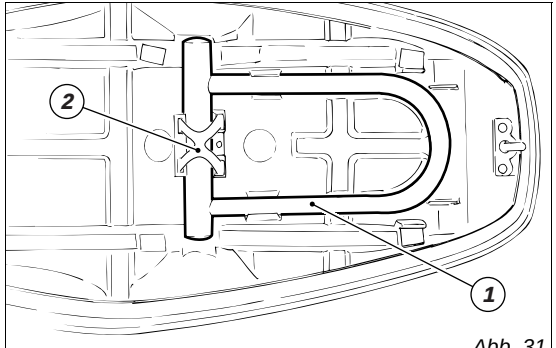


Abb. 31

Seitenständer (Abb. 32)

Wichtig
Den Seitenständer nur dann zum Abstützen des Motorrads verwenden, wenn man es kurzzeitig abstellen möchte.
Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des geparkten Motorrads führen.
An abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fußrücken hochgeklappt werden.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis

Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Aufbockgriff

Um ein Ausrichten des Motorrads auf dessen mittleren Ständer erleichtern oder es bei Parkmanövern auf engen Raum abstützen zu können, empfehlen wir, dazu den schwenkbaren, am linken Fußrastenbügel des Beifahrers angebrachten Griff (1, Abb. 33) zu verwenden.
Den Griff nach außen drehen und ihn so in seine Anwendungsposition bringen. Wird er nicht mehr gebraucht, reicht ein Loslassen aus und er klappt automatisch wieder in seine Ruhestellung zurück.

Stromanschluss

Das Motorrad ist mit einer spezifischen Anschlussbuchse (2, Abb. 33) ausgestattet, die für die Versorgung des entsprechenden Zubehörs vorgesehen ist.
Die Anschlussbuchse wird von einer 20A-Sicherung geschützt.

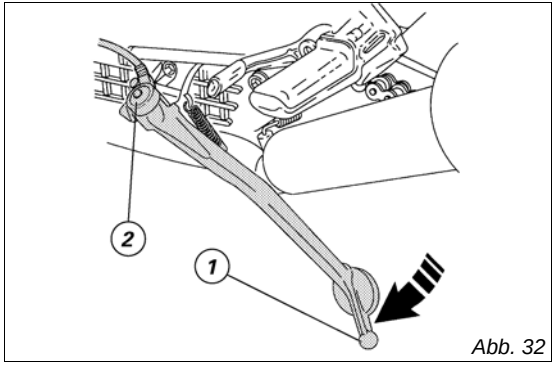


Abb. 32

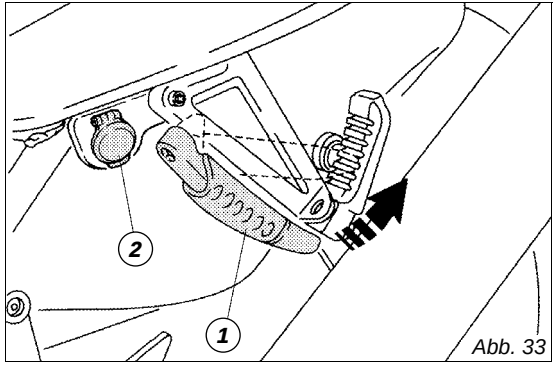


Abb. 33

D

Mittlerer Motorradständer

Um das Motorrad in stabiler Weise parken zu können, immer den mittleren Motorradständer (1, Abb. 34) verwenden. Seine Struktur ermöglicht ein Abstützen des Motorrads auch dann, wenn es voll beladen ist.

Achtung

Vor dem Betätigen des mittleren Motorradständers muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Mit der linken Hand den linken Lenkergriff und mit der anderen Hand den Aufbockgriff (2, Abb. 35) umfassen. Mit dem rechten Fuß so lange auf die Abstellfläche (3) des mittleren Bocks drücken, bis er mit dem Boden in Kontakt kommt. Gleichzeitig das Motorrad am Aufbockgriff nach hinten hochziehen.

Um den mittleren Motorradständer wieder in seine Ruhestellung zu bringen, reicht es aus, das Motorrad so lange nach vorne zu schieben, bis das Hinterrad wieder mit dem Boden auf Kontakt kommt. Dabei müssen beide Lenkerstummel fest umfasst werden. Der Motorständer kehrt automatisch wieder in die Ausgangsposition zurück.

Achtung

Vor dem Anfahren immer kontrollieren, ob sich der Motorradständer in seiner Ruheposition befindet.

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) regelmäßig zu prüfen.

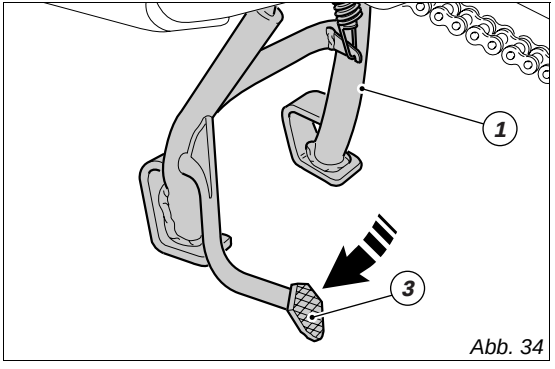


Abb. 34

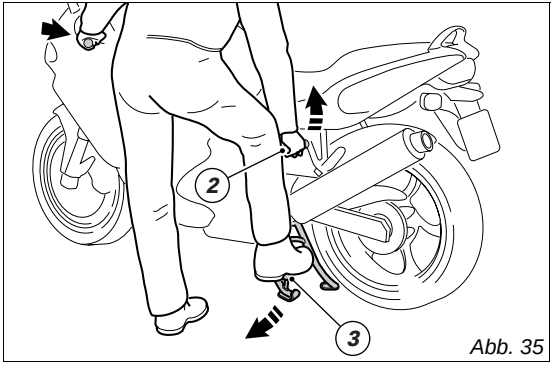


Abb. 35

Rückspiegel (Abb. 36)
Die Rückspiegel dieses Motorrads setzen sich aus zwei Teilen zusammen, die von einer innen angeordneten Spezialfeder zusammengehalten werden. Letztere ermöglicht im Fall von Stößen an die Cockpitverkleidung eine kontrollierte Drehung des Spiegels. Nach einer Verstellung sorgt diese Feder dafür, dass der Spiegel wieder in seine Ausgangsstellung zurückklappt.

Hinweis
Die Rückspiegel dürfen nie umgeklappt werden: Bei der darin angeordneten Feder handelt es sich nur um ein Sicherheitssystem.

Wichtig
Sollte es zum Ablösen eines der beiden Teile kommen, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort den Spiegel reparieren oder ersetzen zu lassen.

Achtung
Nie ohne Rückspiegel fahren. Eine mangelnde Sicht nach hinten kann zu schweren Unfällen führen.

Die Linsen der Spiegel sind bifokal und geben dadurch einen weiteren Einsichtswinkel des hinteren Sichtfelds, d.h. ohne toten Winkel:

A) innere Fläche = reell wiedergegebene Sicht;
B) äußere Fläche = erweitert wiedergegebene Sicht.

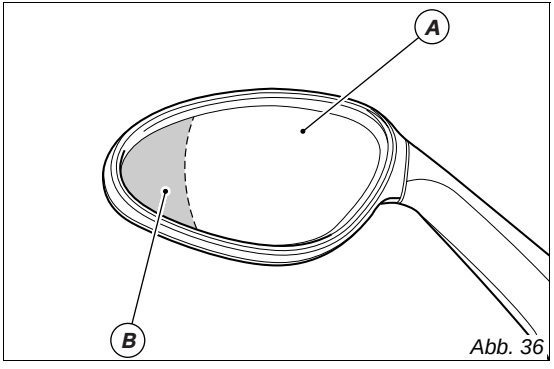


Abb. 36

Achtung
Die im Spiegel reflektierenden Gegenstände liegen näher als sie erscheinen. Dies wird in der äußeren Spiegelfläche (B) noch weiter verstärkt.

Einstellschrauben der Vorderradgabel (ST3)
Die Gabel des Motorrads ist nur in ihrer Federvorspannung möglich.

Die Einstellung erfolgt über die außen angeordnete Einstellschraube:

1) (Abb. 37) für die Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn.

Standard-Einstellung:
Federvorspannung (A, Abb. 37): 16 mm

Einstellbereich:
Federvorspannung (A, Abb. 37): 10 ÷ 25 mm

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (1) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

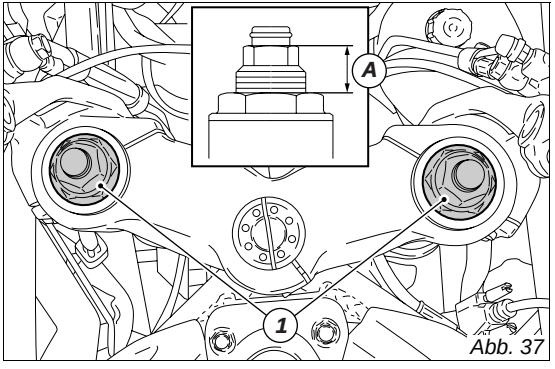


Abb. 37

Einstellschrauben der Vorderradgabel (ST3S ABS)
Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Rückzug) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:
1) (Abb. 38) für die Änderung der Dämpfung in der Zugstufe;
2) (Abb. 38) für die Änderung der Vorspannung der Innenfedern;
3) (Abb. 39) für die Änderung der Dämpfung in der Druckstufe.

Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.
Um die Einstellschraube (3, Abb. 39) betätigen zu können, muss man einen Schraubendreher in die durchgehende Bohrung der Radachse an der Achse des Gabelholms einführen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche hören, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht.
Schraubt man diese Schrauben vollkommen ein, bis zu deren Feststellung, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht.

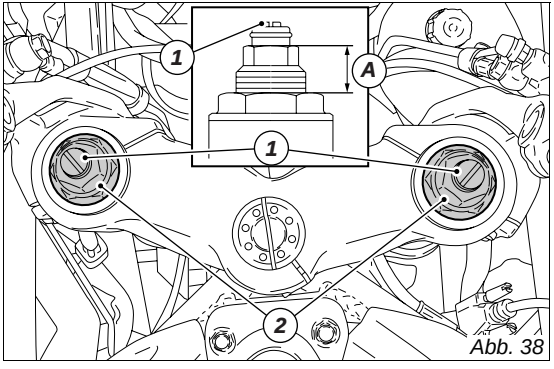


Abb. 38

Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

Die Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe: 12 Klicks;
Zugstufe: 11 Klicks.
Federvorspannung: 16 mm

Einstellbereich:
Druckstufe: 16 Klicks;
Zugstufe: 14 Klicks.
Federvorspannung (A, Abb. 38): 10 ÷ 25 mm

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2, Abb. 38) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

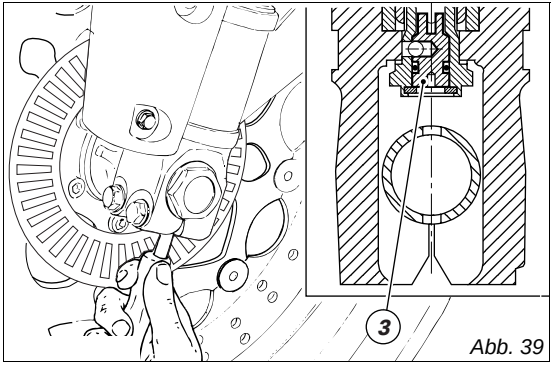


Abb. 39

Einstellschrauben des Zentralfederbeins (ST3)
Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die ein Anpassen der Motorradposition, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht.
Die sich an der hinteren rechten Seite am Steuergerät befindliche Einstellschraube (1, Abb. 40) reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (2, Abb. 41) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase.
*Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung **H** erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert **S**.*
STANDARD-Einstellung aus der vollkommen geschlossenen Position (im Uhrzeigersinn) heraus lösen:
- *Einstellschraube (1) um 2,5 Drehungen;*
- *Einstellschraube (2) um 12 Klicks.*

Federvorspannung: 18 mm
Die Nutmutter (3, Abb. 41), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet ist, dient der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder.
Für die Einstellung der Federvorspannung, die Nutmutter mit dem mitgelieferten Hakenschlüssel drehen. Dreht man die Nutmutter gegen oder im Uhrzeigersinn, wird die Vorspannung gemindert oder erhöht.
STANDARD-Länge der vorgespannten Feder am Federbein: 160 mm.

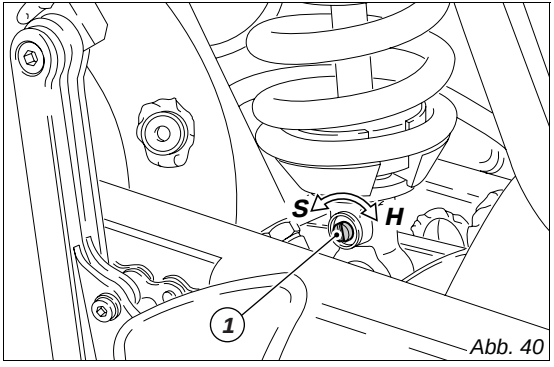


Abb. 40

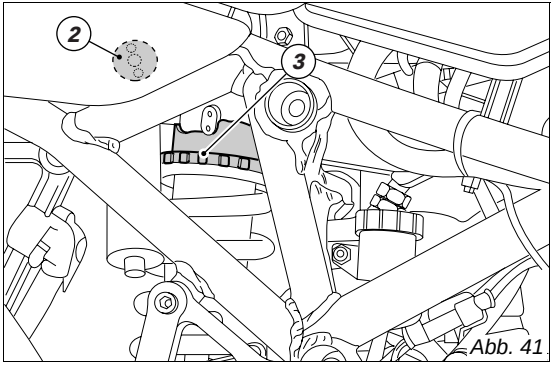


Abb. 41

D

Achtung

Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden. Dabei vorsichtig verfahren, damit man sich die Hand nicht verletzt, die stark gegen andere Motorradteile schlagen könnte, falls der Zahn des Schlüssels beim Drehen herausspringt.

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wichtig

Hat man vor, einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des Zentralfederbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, damit das dynamische Verhalten des Motorrads verbessert und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn ausgeglichen werden können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erforderlich machen.

Einstellschrauben des Zentralfederbeins (ST3S ABS)

Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die ein Anpassen der Motorradposition, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht.

Die sich an der hinteren rechten Seite am Steuergerät befindliche Einstellschraube (1, Abb. 42) reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).

Die Einstellschraube (2, Abb. 43) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase.

*Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung **H** erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert **S**.*

STANDARDEINSTELLUNG aus der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn):

- die Einstellschraube (1) um 14 Klicks aufdrehen;

- die Einstellschraube (2) um 14 Klicks aufdrehen;

Federvorspannung: 20,5 mm

Einstellbereich:

Zugstufe: 20 Klicks.

Druckstufe: 20 Klicks;

Federvorspannung: 30 ÷ 20 mm

Über den Knauf (3, Abb. 43), der im hinteren Bereich rechts unter der Beifahrerfußraste angeordnet ist, wird die Vorspannung der äußeren Feder reguliert.

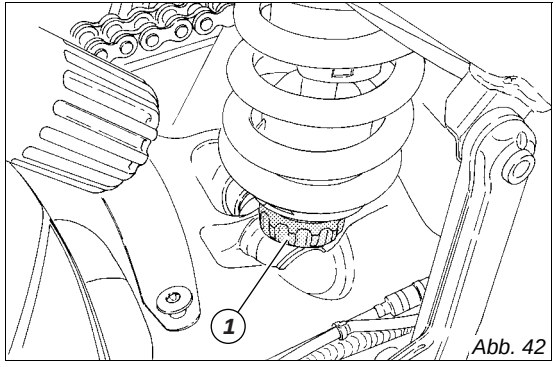


Abb. 42

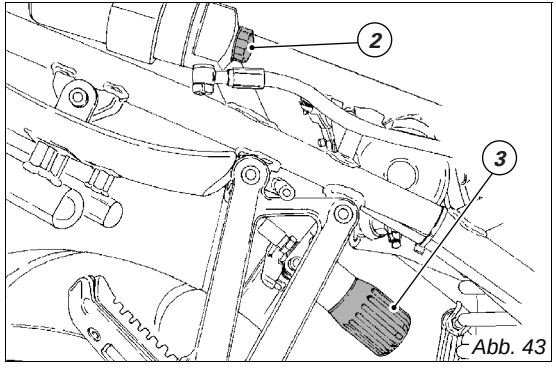


Abb. 43

Für die Änderung der Federvorspannung braucht man nur den Knauf (3) mit der Hand zu drehen. Dreht man den Knauf gegen oder im Uhrzeigersinn, wird die Vorspannung gemindert oder erhöht.
STANDARD-Länge der vorgespannten Feder am Federbein: 149,5 mm.

Achtung
Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wichtig
Hat man vor, einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des Zentralfederbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, damit das dynamische Verhalten des Motorrads verbessert und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn ausgeglichen werden können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erforderlich machen.

Änderung der Motorradtrimmung
(Abb. 44 - Abb. 45 - Abb. 46)
Die Trimmung des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die seitens unserer Techniker in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen vorgenommen wurden.
Eine Änderung dieses Parameters ist ein äußerst delikater Eingriff, der, falls ohne jegliche diesbezügliche Erfahrung ausgeführt, gefährlich werden kann.
Wir empfehlen vor einer Änderung der Standardlage eine Bezugsquote (H, Abb. 44) festzulegen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Motorradtrimmung seinen Fahransprüchen entsprechend zu ändern, dies indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert. Nach dem Lockern der Kontermuttern (3) kann der Achsenabstand der Kugelgelenke (1) geändert werden.

Hinweis
Auf die untere Mutter (3) achten, da diese ein linksgängiges Gewinde hat.

Mit einem offenen Schlüssel die Momentenstütze (2) entsprechend betätigen.
Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm anziehen.

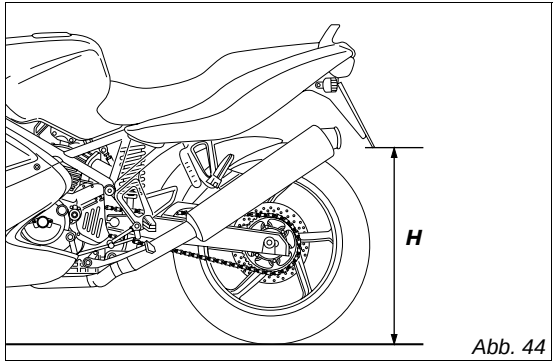


Abb. 44

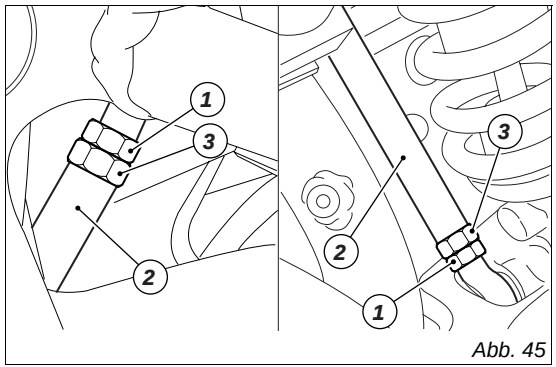


Abb. 45

Achtung
Die Länge der Momentenstütze (2) zwischen den beiden Gelenkachsen (1) darf die 272 mm nicht überschreiten.

Das UNIBALL-Element darf maximal um 5 Gewinde, was 7,5 mm (B) entspricht, aus dem Kopf (A) hervorstehen.

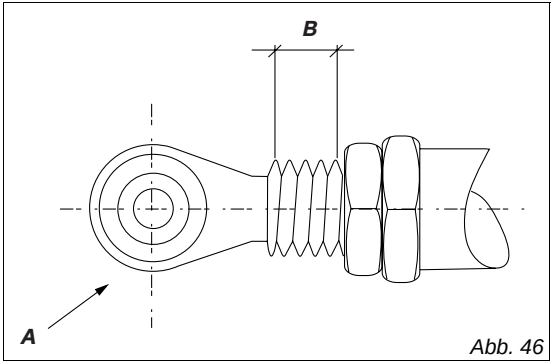


Abb. 46

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl *(Abb. 47)*
Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

1) *bis 1000 km;*
2) *von 1000 bis 2500 km.*

Bis 1000 km
Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf absolut nicht überschritten werden: 6.000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer innerhalb der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und diese, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf nicht überschritten werden:
7.500 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Revisionen oder Einstellungen.

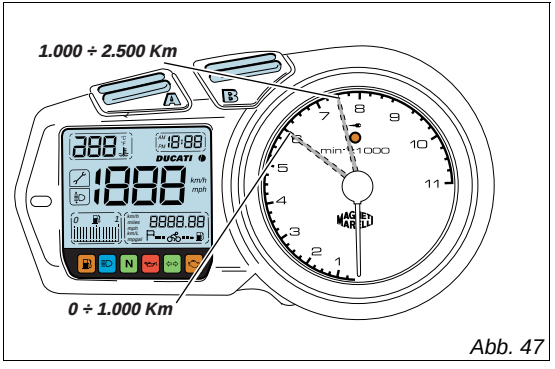


Abb. 47

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung
Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers kommen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:
Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 65).
Motorölpegel
Über das Schauglas den Pegelstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 91).
Brems- und Kupplungsflüssigkeit
In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.
Kühlflüssigkeit
Den Pegel im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 75).
Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 89).
Funktionalität der Steuerungen
Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.
Lichter und Anzeigen
Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Kontrollleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 83).
Verschlüsse
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.
Ständer
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 42) sowie des mittleren Motorradständers prüfen (Seite 44).
ABS-Kontrollleuchte
Durch Drehen des Zündschlüssels auf ON kontrollieren, dass die Kontrollleuchte einige Sekunden lang aufleuchtet. Ihr Erlöschen weist auf die Funktionstüchtigkeit des ABS-Systems hin.

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

ABS-Vorrichtung (ST3S ABS)
Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1) und hinteren Tonräder (2) prüfen.

⚠ *Achtung*
Das Verdunkeln der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System.

Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen das ABS-System auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen ergeben können.

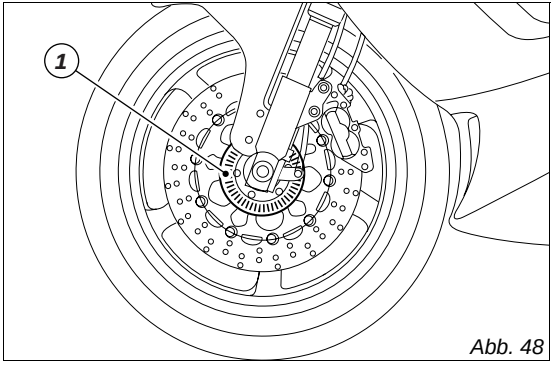


Abb. 48

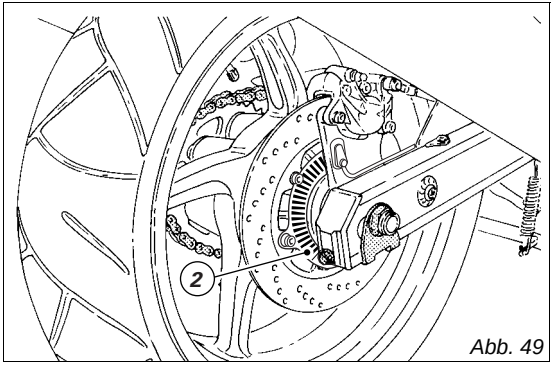


Abb. 49

Motoranlass

Achtung
Vor dem Anlass des Motorrads, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.

*1) Den Zündschalter auf die Angabe **ON** (Abb. 50) drehen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.*

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 15) erlöschen.

Hinweis
Ein Motoranlass bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

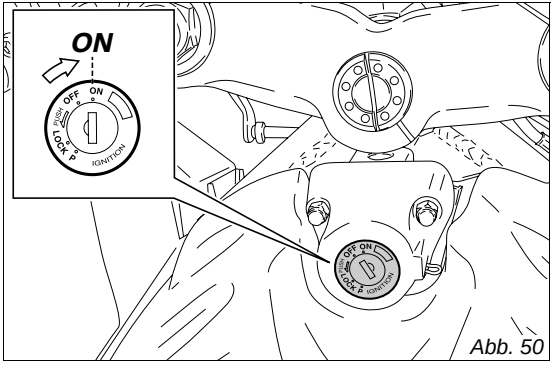


Abb. 50

2) Sich davon überzeugen, dass sich der Stopschalter (1, Abb. 51) auf ○ (RUN) befindet, dann die Anlassertaste (2) betätigen.
Das Motorrad ist mit einer Servoanlassfunktion ausgestattet. Durch das kurze Drücken der Taste (2) ermöglicht diese Funktion einen unterstützten Motoranlass. Auf das Drücken der Taste (2) erfolgt der automatische Anlass des Motors für eine in Abhängigkeit zur Motortemperatur variierenden Maximalzeit. Bei angelassenem Motor verhindert dieses System das Mitschleppen des Anlassmotors. Sollte die Zündung des Motors ausbleiben, muss man mindestens 2 Sekunden abwarten, bevor man erneut die Anlassertaste (2) drückt. Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

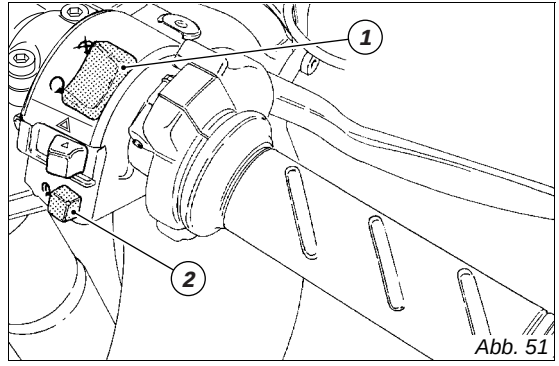


Abb. 51

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Motordrehzahl mindern, dann auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel zurücklassen.
Der Übergang von einem höheren Gang in einen niedrigeren muss wie folgt erfolgen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen einer übermäßigen Menge an Kraftstoff und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso zu vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führt.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung (ST3)

Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

ABS-System (ST3S ABS)

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Das Abbremsen stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente beim Fahren eines Zweiradfahrzeugs dar: Die Gefahr eines Sturzes oder eines Unfalls ist, statistisch gesehen, hier höher als in allen anderen Fahrsituationen. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann. Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert.

Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt. Dieser momentaner Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in den Kreislauf zurück, wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht vollständig verschwunden ist.

Das Ansprechen dieses Mechanismus bei einem Bremsvorgang macht sich durch einen leichten „pulsierenden" Widerstand am Bremshebel bzw. –pedal bemerkbar.
Die Steuerungen und die Verwaltung der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig verwaltet.
Falls gewünscht, kann das System auch durch das Betätigen der Taste am linken Umschalter (siehe Seite 32) ausgeschaltet werden.

Achtung
Bei ausgeschaltetem ABS-System behält das Fahrzeug die von der Standard-Bremsanlage gewährleisteten Bremsfunktionen bei. Ein voneinander unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung des Motorrads. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten

*Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und den Gasdrehgriff zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** (Abb. 52) stellen und so den Motor abschalten.*

Wichtig

Den Schlüssel bei abgeschaltetem Motor nicht auf ON lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.

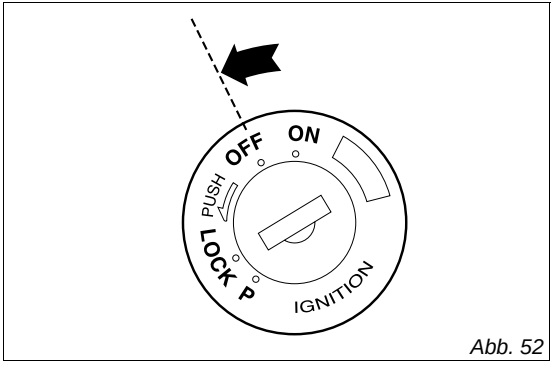


Abb. 52

Parken

Zum Abparken des Motorrads, den mittleren Motorradständer (siehe Seite 44) verwenden.
*Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel auf **LOCK** (Abb. 53) stellen.*
Es wird empfohlen, das mitgelieferte Absperrschloss zu montieren (siehe Seite 44), um so Diebstählen vorzubeugen.
Falls man in einer Garage oder in anderen Gebäuden parkt, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
*Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.*

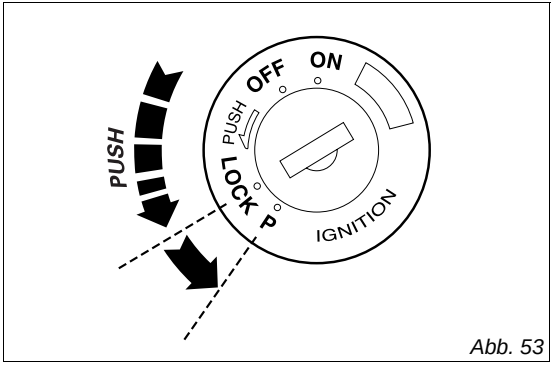


Abb. 53

Wichtig

*Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter, usw.) ab.

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen.
Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung der Aufnahme des Tankverschlussschachts (Abb. 54) bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

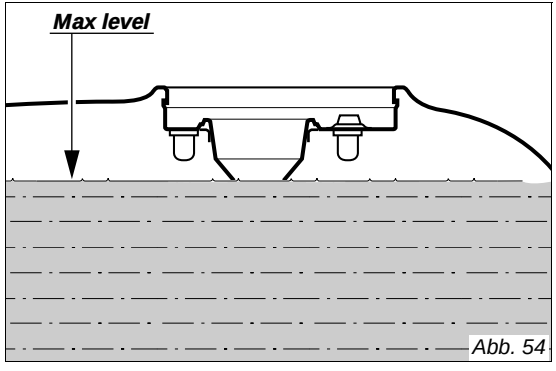


Abb. 54

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 55)
Im Stauraum unter der Sitzbank befindet sich eine Tasche mit folgendem Material:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
der Helmbefestigungsgurt;
die Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man die Sitzbank, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses (8) entfernen (Seite 41).

***Werkzeugtasche** (Abb. 56)*
Sie enthält:

1) *Sechskant-Zündkerzenschlüssel*
2) *Doppel-Schraubendreher;*
3) *Inbusschlüssel;*
4) *Helmbefestigungsgurt;*
5) *Schlüsselverlängerung;*
6) *Ringschlüssel;*
7) *Hakenschlüssel für Federbeinnutmutter (bei Version ST3S ABS nicht vorhanden).*

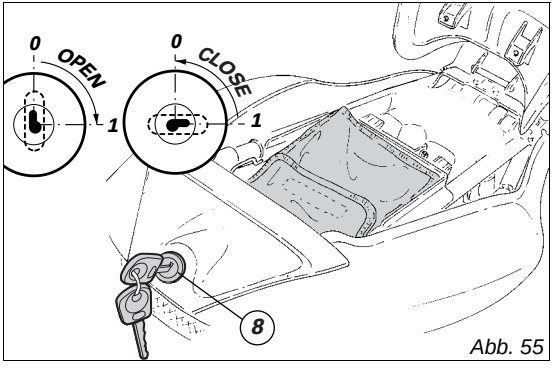


Abb. 55

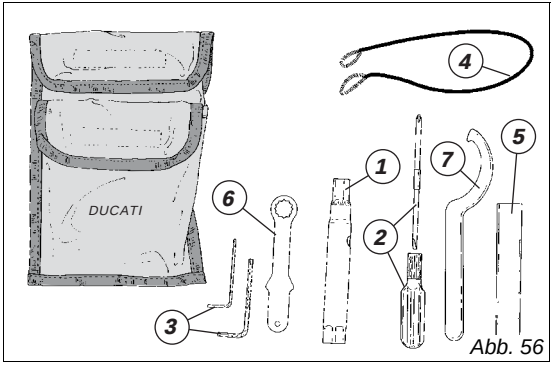


Abb. 56

Abnahme der Verkleidung
Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Verkleidungsteile des Motorrads erforderlich.

Achtung
Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Befestigung einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig
Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, sind bei jeder erneuten Montage die Unterlegscheiben aus Nylon zu verwenden. Einige der Befestigungsschrauben haben ein selbstschneidendes Gewinde. Diese Schrauben nie zu fest anziehen, da dadurch das Gewinde beschädigt werden würden, was an einer späteren Befestigung hindern könnte.

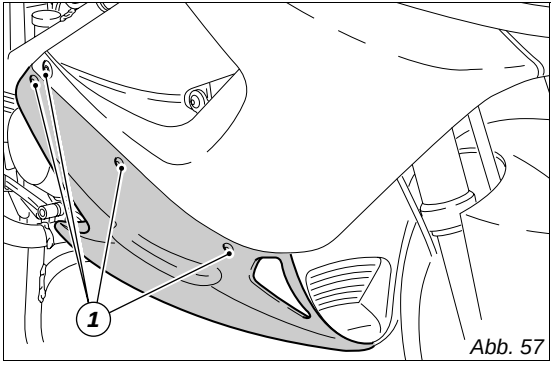


Abb. 57

Untere Verkleidungshälften
Die vier Schrauben (1), die die unteren Verkleidungshälften an der oberen Verkleidung befestigen (Abb. 57), lösen.

Eine der beiden unteren Schrauben (2, Abb. 58), die die Verkleidungshälften untereinander befestigen, lösen.
Die Unterlegscheibe (5, Abb. 58) und den Wellnut-Einsatz (6, Abb. 58) des Plättchens (4, Abb. 58) abnehmen. Das Plättchen bleibt mit einer der unteren Verkleidungshälften verbunden, Die beiden unteren Schrauben (3, Abb. 58), die die unteren Verkleidungshälften am vorderen Luftleitblech befestigen, lösen.
Die Entlüftungsleitung (7, Abb. 58) aus ihrem Sitz nehmen in der unteren linken Verkleidungshälfte nehmen.
Die unteren Verkleidungshälften abnehmen.

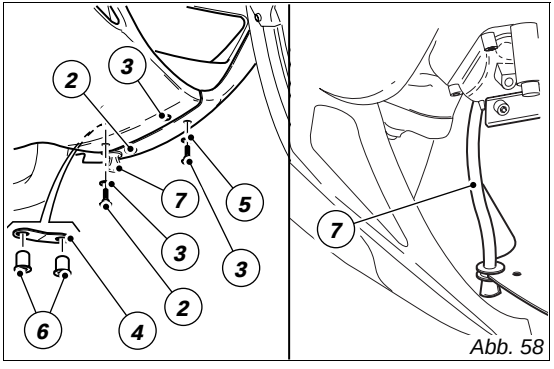


Abb. 58

Cockpitabdeckungen

Die beiden Schrauben (1) für die Befestigung der hinteren Platte (2) an der Cockpitverkleidung lösen.
Die hintere Platte (2) von der vorderen Platte (3) abziehen.
Um die vordere Platte (3) abnehmen zu können, die Schrauben (4) lösen und den Fahrtwindschutz (5) abnehmen.

Die Schrauben (6) lösen, dann das Kabel vom Cockpit lösen und die vordere Platte (3) komplett mit Cockpit abnehmen.

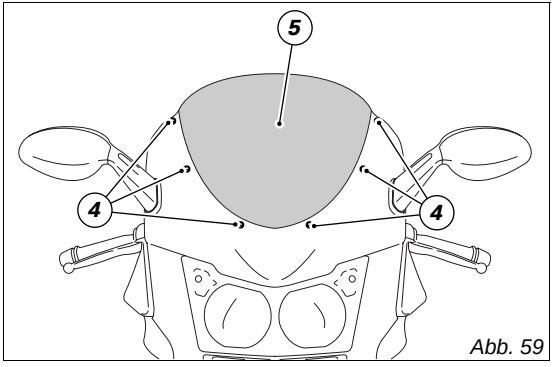


Abb. 59

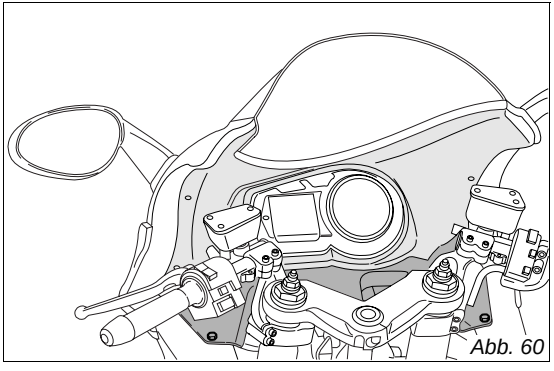


Abb. 60

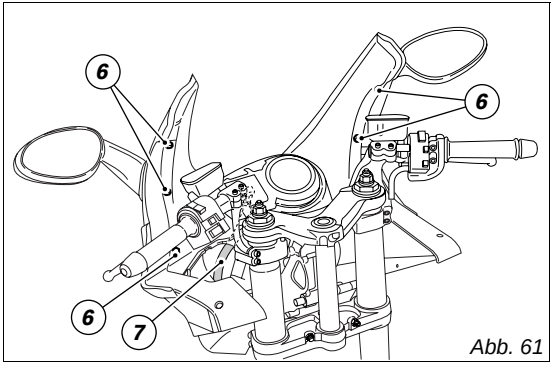


Abb. 61

Cockpitverkleidung

Die Cockpitabdeckungen abnehmen.
Die vier inneren Schrauben (1, Abb. 62) lösen, dann die Rückspiegel abnehmen. Die Kabelanschlüsse der Blinker (2, Abb. 63) abstecken.

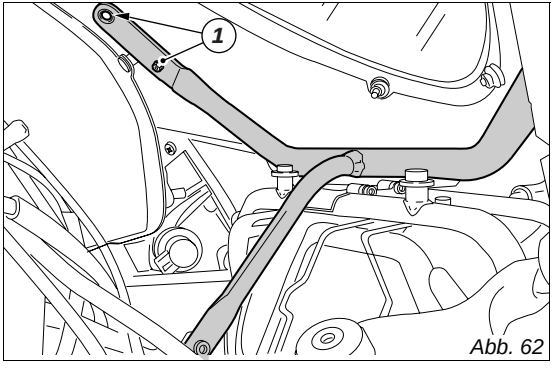


Abb. 62

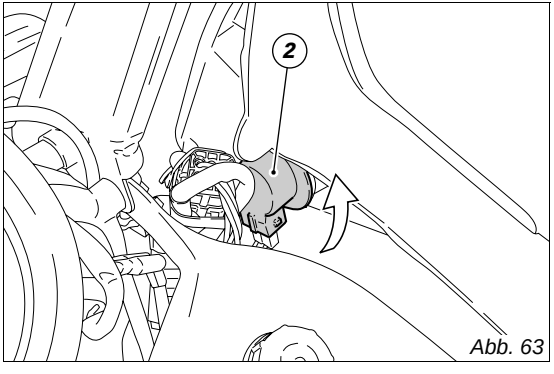


Abb. 63

Die acht Schrauben (3, Abb. 64 , Abb. 65) für die Befestigung der Cockpitverkleidung an den Verkleidungshälften lösen.
Die Cockpitverkleidung über den Scheinwerfer abziehen.

Wichtig
Für die erneute Montage nach dem Lockern der Schrauben an den beiden Rückspiegelhaltern die Cockpitverkleidung überziehen und sich dabei darüber vergewissern, dass die Blinkerkabel nicht eingequetscht werden. Die Rückspiegel mit der entsprechenden Dichtung ausrichten und mit den Schrauben (1, Abb. 62) befestigen. Die Cockpitverkleidung so anordnen, dass der obere Teil waagrecht liegt und, mit den vorderen beginnend, die Schrauben (3, Abb. 64 - Abb. 65) anziehen. Letztendlich die zuvor gelockerten Schrauben der Halter erneut festziehen.

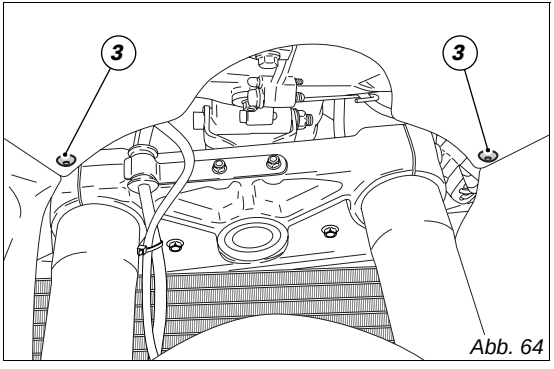


Abb. 64

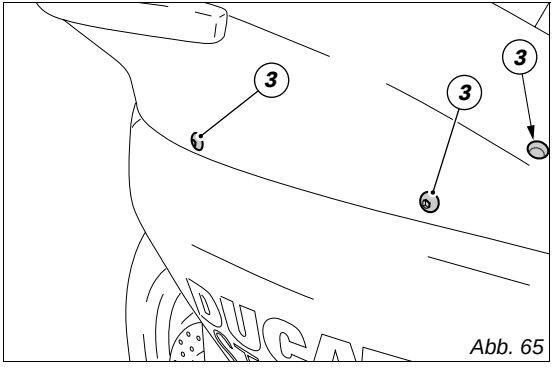


Abb. 65

Aneinander gepasste, obere und untere Verkleidungshälften

Die acht Schrauben (3, Abb. 64 , Abb. 65) für die Befestigung der Cockpitverkleidung an den Verkleidungshälften lösen.
Die Schraube (1, Abb. 67) für die vordere Befestigung jeder Verkleidungshälfte am vorderen Leitblech lösen.
Die Schraube (2, Abb. 67)für die hintere Befestigung jeder Verkleidungshälfte am Rahmen lösen.
Die beiden unteren Schrauben (3, Abb. 67), die die Verkleidungshälften am mittleren Luftleitblech befestigen, lösen.
Eine der beiden Verbindungsschrauben (4, Abb. 67) der Verkleidungshälften lösen.
Die Verkleidungshälften abnehmen.

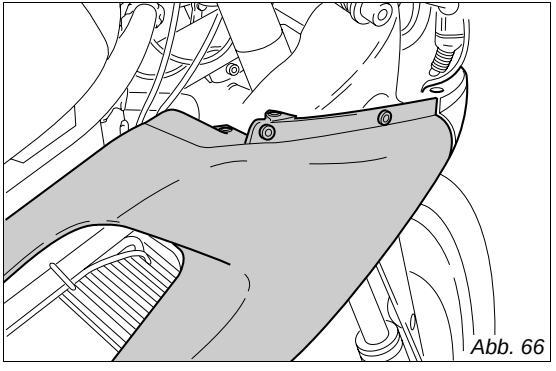


Abb. 66

Seitenkoffer

Das Motorrad wurde für eine Montage der Seitenkoffer ausgelegt.
Das Kit mit Seitenkoffern in den Farben des Motorrads ist beim Ducati-Ersatzteildienst verfügbar.
Er enthält außer den Teilen, die für die Montage erforderlich sind, auch die entsprechende Anleitung.

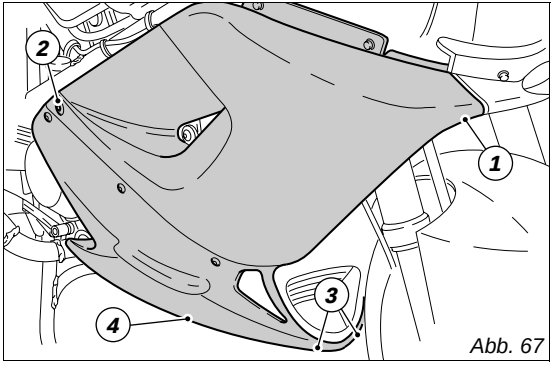


Abb. 67

Anheben des Kraftstofftanks

Die zwei Schrauben (1, Abb. 69), welche die Abdeckung an der Tankstütze befestigen, lösen und diese dann über den Zündschalter abziehen. Den elastischen Haken (2, Abb. 68) vom Tankhalter anheben und dabei abziehen.
Den Tank anheben, dann den Stützstab (3, Abb. 70) aushaken und den Tank gemäß Abbildung auflegen.
Nach dem Eingriff, die abgenommen Bestandteile erneut in der den zuvor beschriebenen Arbeiten umgekehrten Reihenfolge montieren.

Achtung
Um zu verhindern, dass Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses fließt, müssen weniger als 6 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sein (Reserveanzeige am Cockpit leuchtet auf).

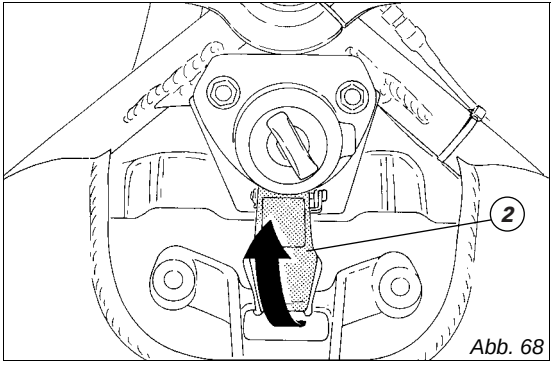


Abb. 68

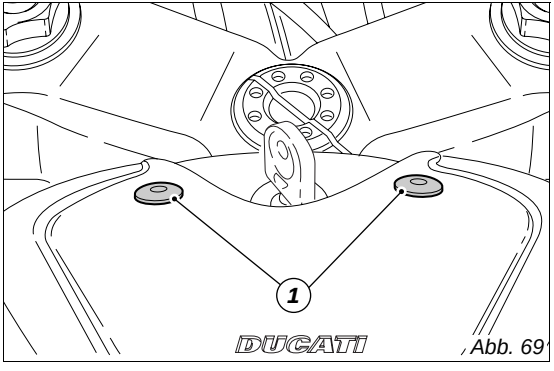


Abb. 69

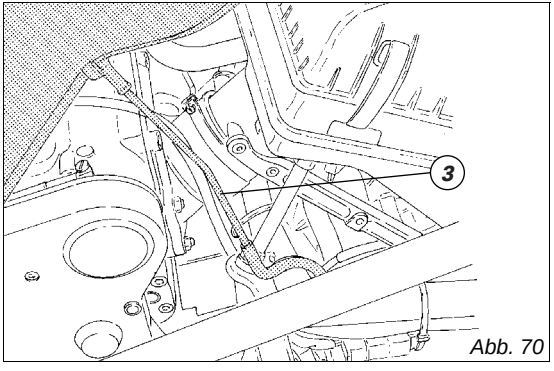


Abb. 70

Austausch und Reinigung der Luftfilter
Der Luftfilter muss den im Instandhaltungsplan (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten gemäß ersetzt werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, muss der Kraftstofftank angehoben werden.
Für die Abnahme des Filters zuerst die Befestigungsklammern (1, Abb. 71) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen.
Den Filtereinsatz (3, Abb. 72) entfernen und austauschen.

Wichtig
Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, wodurch die Motorleistung gemindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht werden.
Das Motorrad nie ohne Filter fahren. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten in den Motor gelangen und diesen beschädigen.
Den Filter korrekt gemäß Abb. 72 in seinem Sitz im Filterkasten installieren, dann alle entfernten Elemente erneut montieren.

Wichtig
Falls das Motorrad auf staubigen oder feuchten Straßen gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.

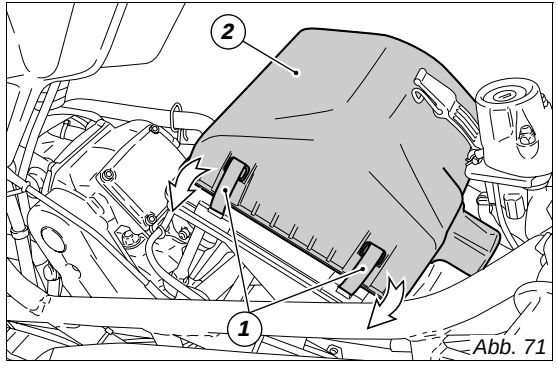


Abb. 71

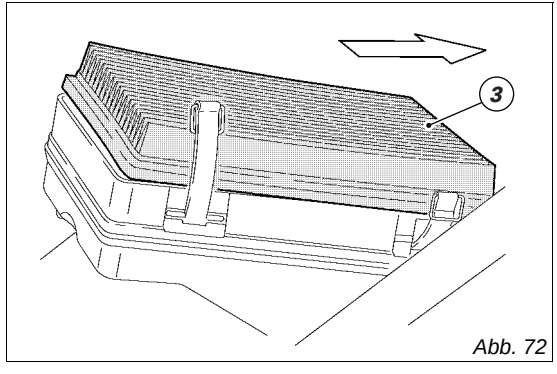


Abb. 72

Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels
*Den Kühlflüssigkeitspegel im Ausdehnungsbehälter, der sich auf der rechten Seite des Motorrads befindet, kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter (Abb. 73) vorhandenen Markierungen **MAX** und **MIN** liegen.*
Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.
Dazu die rechte Verkleidung der Cockpitverkleidung abnehmen.
*Den Einfüllverschluss (1, Abb. 74) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des **MAX**-Pegels nachfüllen.*

Den Einfüllverschluss (1) erneut aufschrauben, dann die abgenommenen Teile wieder montieren.

Verwendet man diesen Gemischtyp, erhält man die besten Betriebsbedingungen (entsprechen einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab – 20 °C/– 4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,5 dm^3 (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsvorgang muss an einem kalten Motor und an einem perfekt eben stehenden Motorrad vorgenommen werden.

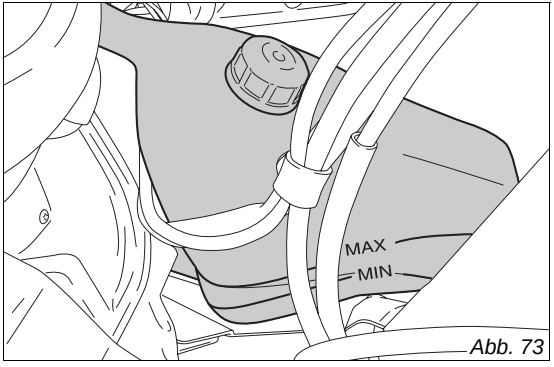


Abb. 73

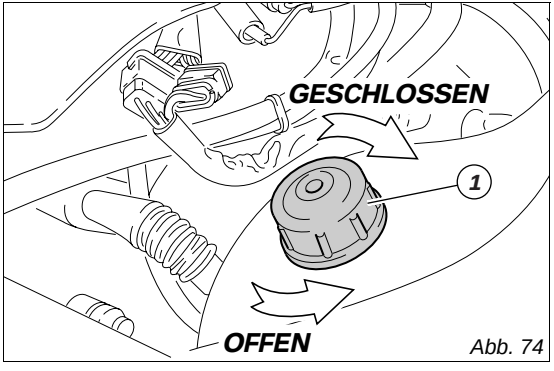


Abb. 74

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

*Der Pegel darf nicht unter die **MIN**-Markierung an den jeweiligen Behältern (Abb. 75) absinken. Ein unzureichender Pegel erleichtert den Einlass von Luft in das System, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechsel der Flüssigkeiten zu den in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

Achtung

Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung

Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und Teilen aus Kunststoff verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden.

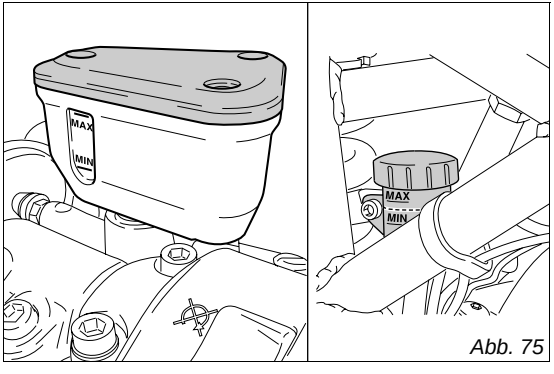


Abb. 75

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

Vorderradbremse *(Abb. 76)*
Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag in gutem Zustand müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse *(Abb. 76)*
Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.

Wichtig
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

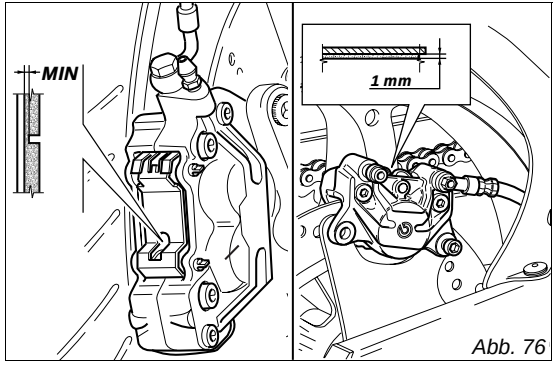


Abb. 76

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelung der Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug wird empfohlen, erst den Deckel (1, Abb. 77) der Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (2), abzunehmen und dann das Kabelende und die Zugrolle einzufetten.

Achtung

Die Steuerung vorsichtig schließen, dabei den Zug in die Zugrolle einführen und es durch den Deckelschlitten (3) führen.

Den Deckel montieren und die Schrauben (2) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke der Motorradständer garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

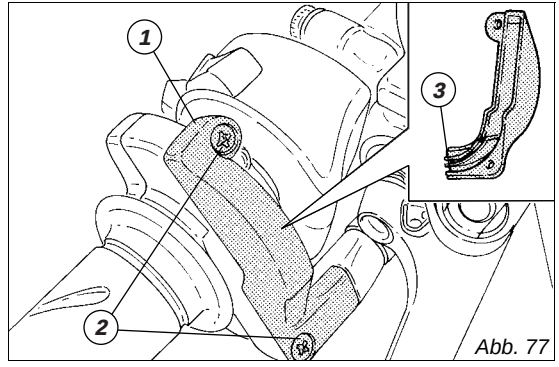


Abb. 77

Regulierung der Gaszugspannung

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2 mm aufweisen. Falls erforderlich kann er durch Betätigen des entsprechenden, an der Steuerung selbst angeordneten Einstellelements (1, Abb. 78) entsprechend reguliert werden.

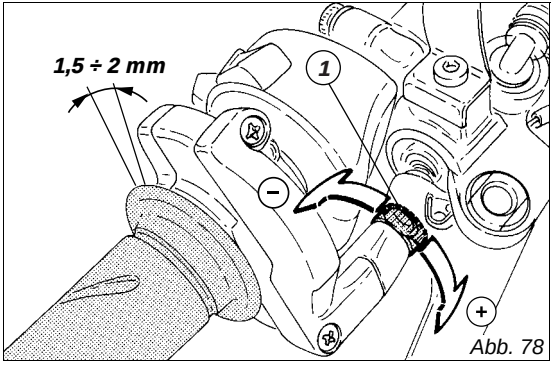


Abb. 78

Laden der Batterie (Abb. 79)
Für das Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
*Die rechte Verkleidung (Seite 72) abnehmen, die Schraube (1) lösen und den oberen Befestigungsbügel entfernen. Nun erst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (-), dann den positiven, roten Kontakt (**+**) lösen.*

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

*Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die Anschlüsse (rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (-)) schließen.*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst das positive, rote Kabelende (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihre Aufnahme setzen und den oberen Befestigungsbügel mit der Schraube (1) feststellen, dann die Anschlüsse vornehmen, dabei die Befestigungsschrauben fetten und so deren Leitfähigkeit verbessern.

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

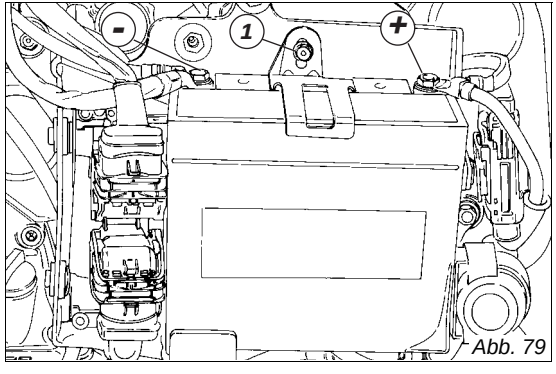


Abb. 79

Spannen der Antriebskette

Das Hinterrad langsam so lange drehen, bis die Position erreicht wurde, in der die Kette am stärksten gespannt ist. Bei einem auf dem Motorradbock abgestellten Motorrad, die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss folgenden Ausschlag aufweisen (Abb. 80):
30 mm (ST3);
32÷34 mm (ST3S ABS)
Zum Einstellen der Spannung die Mutter (1, Abb. 81) der Radachse lockern, die Schraube (2) im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Ausmaß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, lösen. In diesem Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.

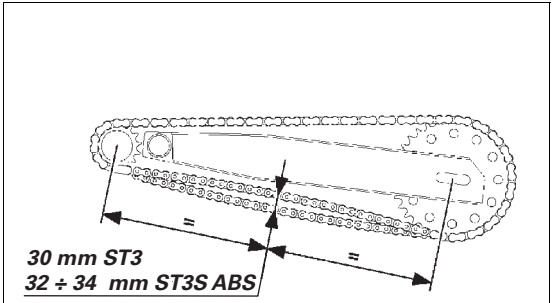


Abb. 80

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Bezugskerben kontrollieren, so kann garantiert werden, dass das Rad perfekt auf Flucht liegt.
Das Gewinde der Mutter (1) der Radachse mit SHELL Retinax HDX2 fetten und auf 83 Nm anziehen.
Das Gewinde der Einstellschrauben (2) mit SHELL Alvania R3 fetten und auf 8 Nm anziehen.

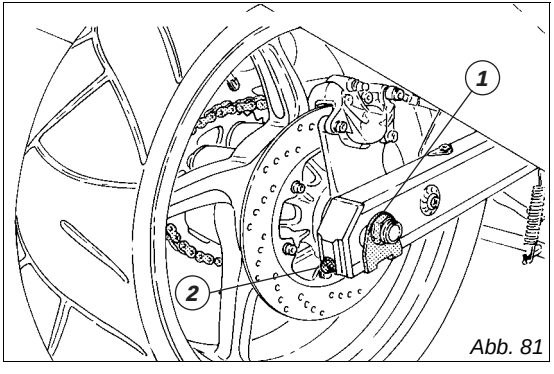


Abb. 81

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt werden und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann.
Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern muss vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 102, „Elektrische Anlage", spezifiziert werden.

Ausbau der Scheinwerferglühbirne *(Abb. 82, Abb. 83, Abb. 84, Abb. 85, Abb. 86)*

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers zu gelangen, muss man zunächst die Cockpitabdeckungen abnehmen (siehe Seite 69) und die Befestigungselemente der Schutzhaube (2) lösen.

Fernlichtglühlampe – linke Seite *(Abb. 83):*

Das Glühbirnenkabel (3) abziehen und die Glühbirne vom Kabel lösen.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

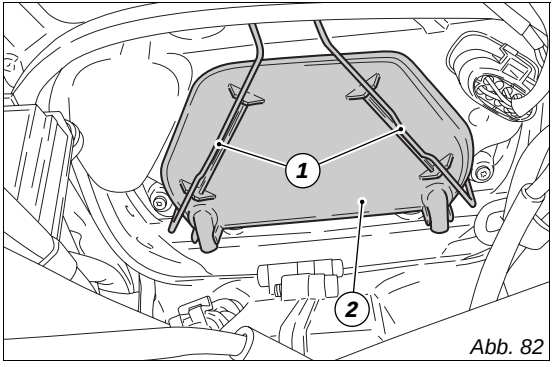


Abb. 82

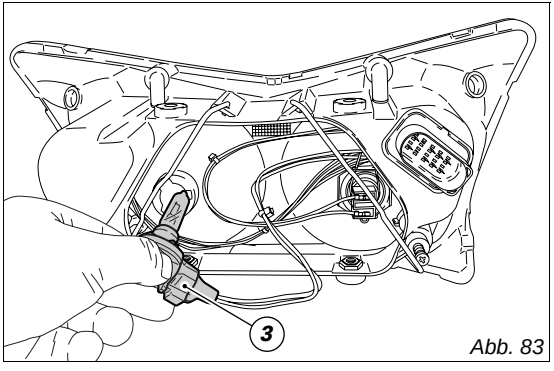


Abb. 83

Fernlichtglühbirne – rechte Seite *(Abb. 85 , Abb. 84):*
Den Stecker (4) lösen.
Die Halteklemme (5) des Glühbirnenkabels (6) lösen.

Für die erneute Montage die Ausbauarbeiten in umgekehrter Folge ausüben.

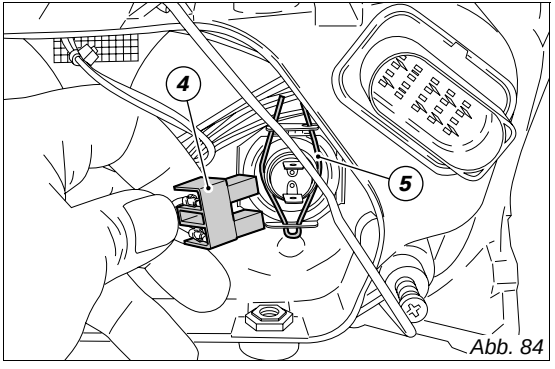


Abb. 84

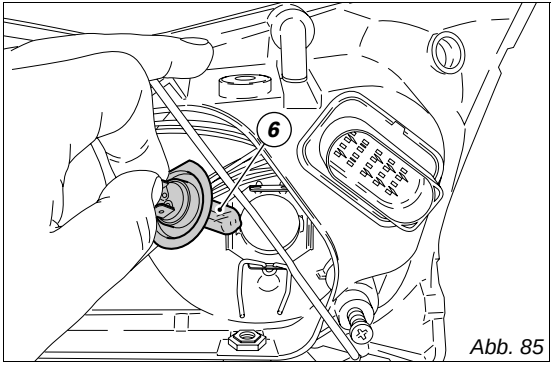


Abb. 85

Für den Austausch der Glühbirne des Standlichts zunächst die Birnenfassung (7, Abb. 86) an der Rückseite des Scheinwerfers herausziehen. Die Glühbirne herausnehmen und ersetzen.

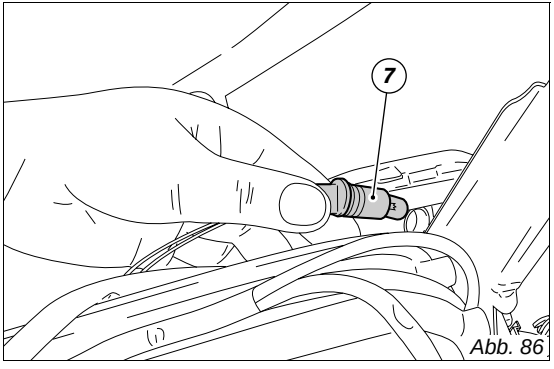


Abb. 86

Blinker

Um an die Glühbirnen der Blinker gelangen zu können, müssen die seitlichen Abdeckung des Cockpits abgenommen werden.

Vordere Blinker:
Die Glühbirnenfassung gegen den Uhrzeigersinn drehen (1, Abb. 87), dann vom Blinkerkörper nehmen. Die durchgebrannte Glühbirne herausnehmen und austauschen.
Nun die Glühbirnenfassung mit dem runden Umbruch nach oben gerichtet montieren und bis zu ihrem Feststellen im Uhrzeigersinn in ihren Sitz am Blinkernapf eindrehen.

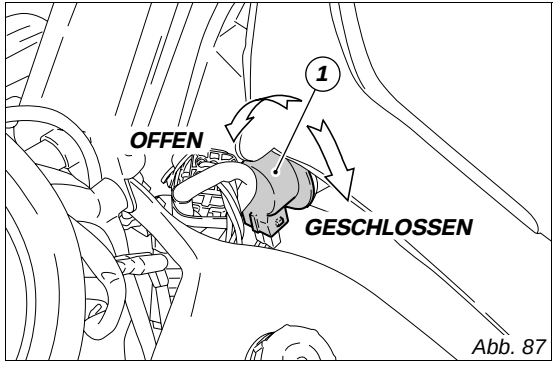


Abb. 87

Hintere Blinker:
Durch Lösen der Schraube (2, Abb. 88) den Napf (3) vom Blinkerhalter trennen.
Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue dann bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.
Die Schraube (2) erneut feststellen.

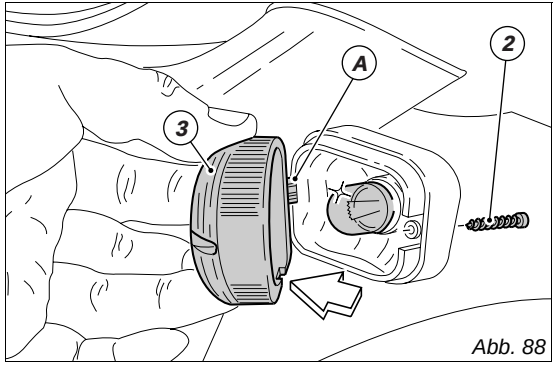


Abb. 88

Kennzeichenbeleuchtung

Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muss die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausgenommen werden.
Die Glühbirne herausziehen und austauschen.

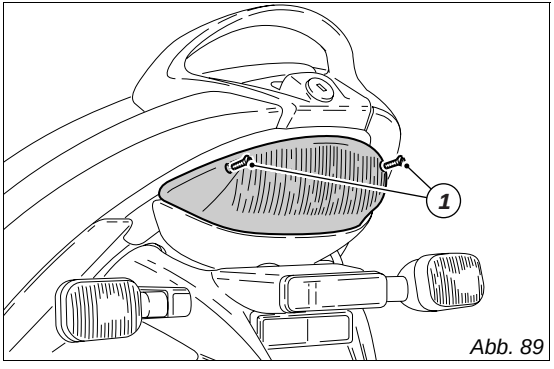


Abb. 89

Bremslicht

Für den Austausch der Brems- und Standlichtbirne müssen die beiden Schrauben (1, Abb. 89), die das Rücklichtglas feststellen, gelöst werden. Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne austauschen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz (Abb. 90) eindrehen. Das Rücklichtglas montieren, dann die Schrauben (1) erneut anziehen.

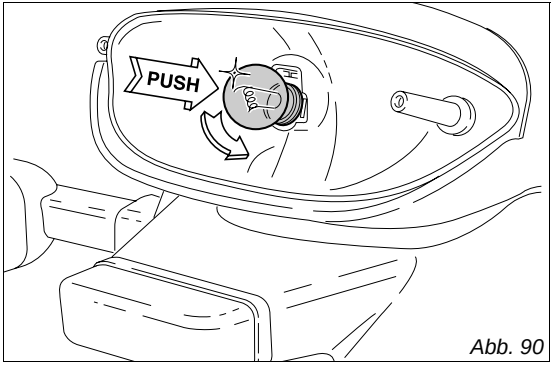


Abb. 90

Scheinwerfereinstellung (Abb. 91)
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagrechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
Dabei muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

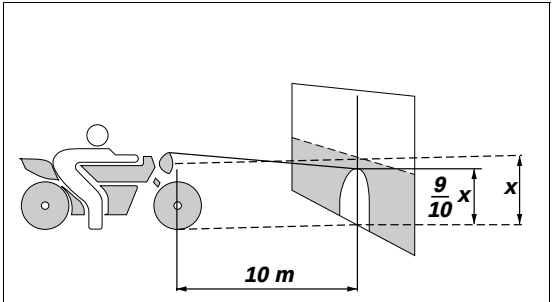


Abb. 91

Hinweis
Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien festgelegt wurde.
Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Leuchtweitenregulierung (Abb. 92)
Diese Regulierung kann man durch Betätigen der Tasten (A) und (B) am Cockpit und nach dem Anwählen des Modus „Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers" (Seite 22) vornehmen.

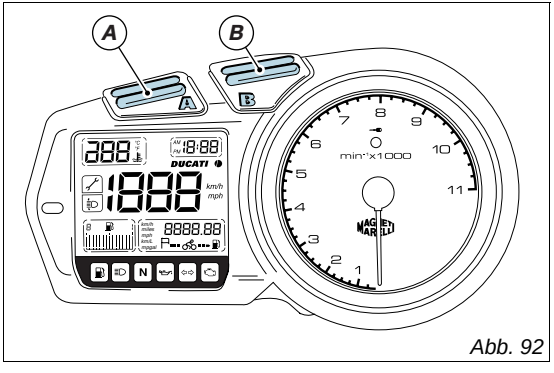


Abb. 92

Reifen
Reifendruck vorne mit Fahrer + Gepäck:
2,1 bar (2,14 kg/cm^2) ÷ 2,3 bar (2,34 kg/cm^2)
Reifendruck hinten mit Fahrer + Gepäck:
2,2 bar (2,24 kg/cm^2) ÷ 2,4 bar (2,44 kg/cm^2)
Reifendruck vorne mit Fahrer + Beifahrer + Gepäck:
2,4 bar (2,44 kg/cm^2) ÷ 2,5 bar (2,54 kg/cm^2)
Reifendruck hinten mit Fahrer + Beifahrer + Gepäck:
2,8 bar (2,85 kg/cm^2) ÷ 2,9 bar (2,95 kg/cm^2)

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer "im kalten Zustand" messen und korrigieren.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen
Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden.
Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.

Achtung(ST3S ABS)
Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass man gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und die Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen. An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS-Systems (Sensoren, Tonräder) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 93) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen örtlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden.
Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

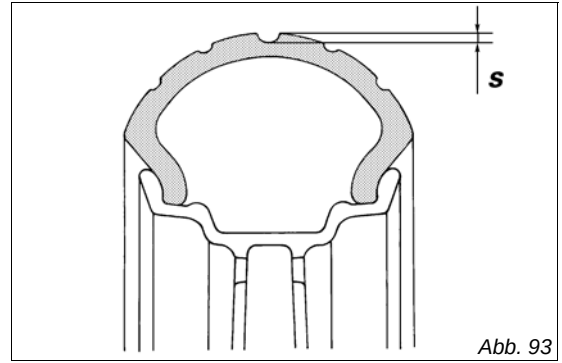


Abb. 93

Kontrolle des Motorölpegels (Abb. 94)
Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich.
Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat. Der Pegel muss innerhalb der Markierungen liegen, die am Schauglas angebracht wurden.
Sollte sich der Stand als zu niedrig erweisen. muss Motoröl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.
Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölpegel erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

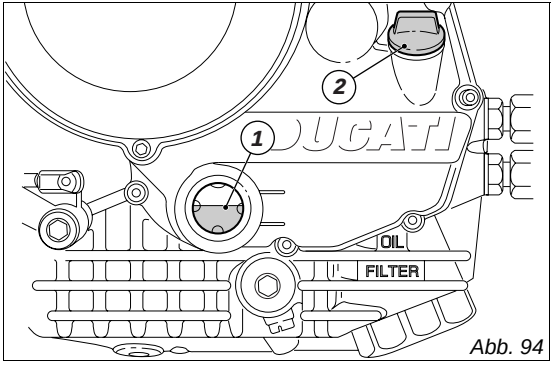
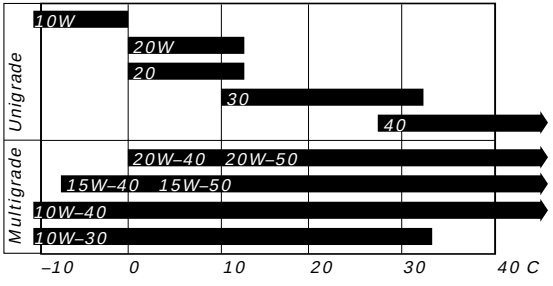


Abb. 94

Wichtig
Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung sich in den jeweils angegebenen Bereichen befindet.



D

Reinigung und Wechsel der Zündkerzen (Abb. 95)
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors. Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren, er muss folgendes Maß aufweisen: 0,6÷0,7 mm.

Wichtig
Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Funktionsproblemen im Standgas führen. Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in den Brennraum fallen. Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben, mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen. Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

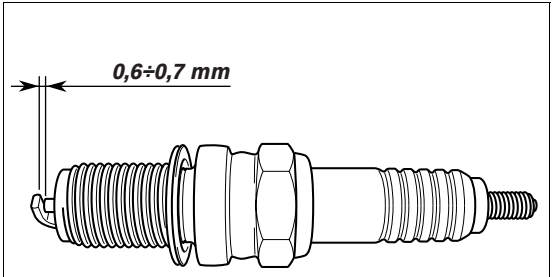


Abb. 95

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte.
Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten.
Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte zu einem Einfressen oder schweren Störungen an den Gabeln, den Radnaben, der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen und den Auspuffschalldämpfern führen und so den Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads verursachen.
Sollten Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei jedoch vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

AchtungST3S ABS

Die Tonräder des ABS-Bremssystems sorgfältig reinigen so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Tonrädern und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
die Ablassschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Kraftstofftank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Ein entsprechendes Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

Maße (mm) (Abb. 96)

Gewichte
Trockengewicht:
212,5 kg / 468 lbs im fahrbereiten Zustand ohne Kraftstoff (ST3);
201 kg / 442 lbs ohne Füllflüssigkeiten und Batterie (ST3);
215,7 kg / 475 lbs im fahrbereiten Zustand ohne Kraftstoff (ST3S ABS);
204 kg / 449 lbs ohne Füllflüssigkeiten und Batterie (ST3S ABS).
Voll beladen:
420 kg / 924 lbs.

⚠ *Achtung*
Eine mangelnde Beachtung der Belastungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

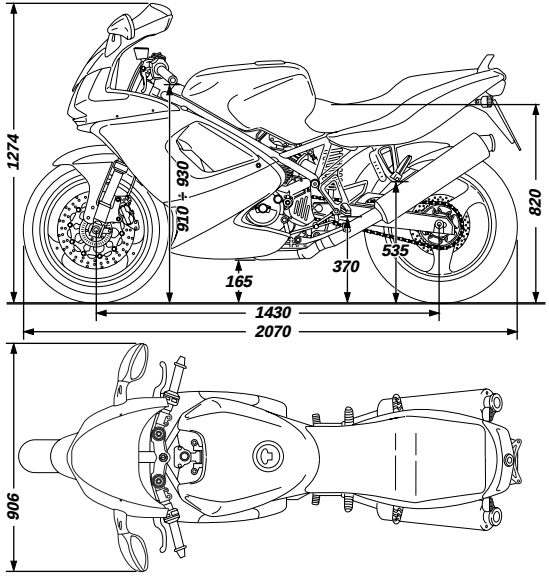


Abb. 96

Betriebsstoffe	**Typ**	**dm^3 (Liter)**
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 6 dm^3 (Litern)	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	21
Motorölwanne und Filter	SHELL - Advance Ultra 4	3,9
Vorderes/hintere Bremssystem und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksystem SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	0,504 (pro Holm) (ST3) 0,518 (pro Holm) (ST3S ABS)
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,5

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor
Zweizylinder Viertaktmotor mit V-Anordnung auf 90° in Längsanordnung.
Bohrung mm:
94.
Hub mm:
71,5.
Gesamthubraum, cm^3:
992.
Verdichtungsverhältnis:
11,3±0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
75 kW - 102 PS bei 8.750 min^{-1}.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
93 Nm (9,5 kgm) bei 7250 min^{-1}.
Max. Drehzahl:
9.500 min^{-1}.

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung
Desmodromisch mit drei Ventilen pro Zylinder, über sechs Kipphebel gesteuert (drei für die Öffnung und drei für die Schließung) und eine obenliegende Nockenwelle. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Schema - desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 97)*

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellhülse des oberen Kipphebels;
3) Halbringe;
4) Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
5) Rückholfeder des unteren Kipphebels;
6) Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);
7) Nockenwelle;
8) Ventil.

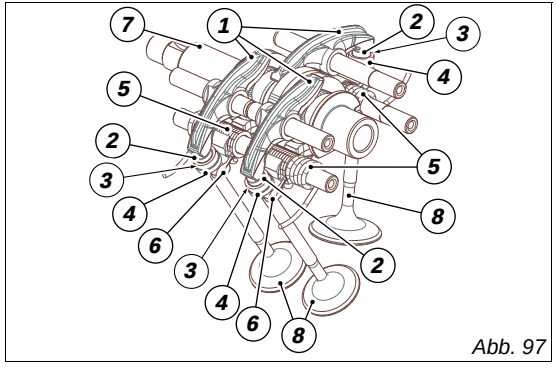


Abb. 97

Leistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Zündkerzen
Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RG 4 HC.

Kraftstoffversorgung
Indirekte elektronische Einspritzung MARELLI.
Drosselklappendurchmesser:
50 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1
Bohrungen für Einspritzdüsen: 1
Kraftstoff: 95-98 RON.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
30°
Lenkkopfneigung:
24°
Nachlauf:
102 mm

Räder
3-Speichen-Felgen aus Leichtmetalllegierung (ST3);
5-Speichen-Felgen aus Leichtmetalllegierung (ST3S ABS).

Vorne
Abmessungen:
MT3.50x17"

Hinten
Abmessungen:
MT5.50x17"
Beide Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorne
Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
120/70-ZR17.

Hinten
Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
180/55-ZR17.

ABS (ST3S ABS)

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Wirkung, von an beiden Rädern montierten Hall-Sensoren kontrolliert und mit Abtastung auf Tonrädern: ABS-System kann abgeschaltet werden.

Vorne

Zwei Lochbremsscheiben.
Material - Kupplungsglocke:
Aluminium.
Material - Bremsfläche:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.
Bremsfläche der Bremsscheibe:
88 cm^2
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/34 - 4 Kolben
Bremsbeläge:
TOSHIBA TT2802.
Bremszylindertyp:
PSC 16.

Hinten

Feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
245 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P 34.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb
Ölbadkupplung mit Steuerung über Hebel an linker Lenkerhälfte.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/42.
Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 15/37
2. 17/30
3. 20/27
4. 22/24
5. 24/23
6. 28/24
Übertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
DID
Typ:
525 HV.
Abmessungen:
5/8"x5/16".
Glieder:
102.

Wichtig
Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Um es dennoch zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht die Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung
Für den Austausch des hinteren Kettenblatts, sollte man sich immer an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstätte wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers sehr gefährlich auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.

Radaufhängungen

Vorne

Mit öldynamischer Upside-Down-Gabel, ausgestattet mit einem Reguliersystem für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
130 mm.

Hinten

Mit progressiver Betätigung, durch die Zwischensetzung eines Umlenkhebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins. Das Federbein mit getrenntem Behälter ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Stahl angeschwenkt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Hub:
65 mm.
Durchfederung des Hinterrads:
148 mm.

Auspuffanlage

In Übereinstimmung mit den Umweltschutznormen Euro 3 mit einem Katalysator ausgestattet.
Version U.S.A.: ohne Katalysator

Verfügbare Modellfarben

Rot "anniversary" Ducati Art.-Nr. F_473.101 (PPG) (Ausnahmen Modelle California, Canada, Japan); roter Rahmen, schwarze Felgen und schwarze Leitbleche.

Dunkelgrau metallic Ducati Art.-Nr. F653.6047 PPG(Ausnahmen Modelle California, Canada, Japan); Rahmen und Felgen in Metallfarbe, rote Felgen, silberne Leitbleche und Tankschutz in Verkleidungsfarbe.

Glänzendes Schwarz, Art.-Nr. 248.514 (PPG) (nur Modelle California, Canada, Japan); schwarzer Rahmen, metallfarbene Felgen, Leitbleche in Verkleidungsfarbe.

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:

***Scheinwerfer**:*

Fernlicht (HI) auf der linken Seite des Scheinwerfers ist vom Typ: H9 ***(12V-65W)**.*

Abblendlicht (LO) auf der rechten Seite des Scheinwerfers ist vom Typ: H7 ***(12V-55W)**.*

***Standlicht**:*

Glühbirnentyp: ***W3W (12V-3W)**.*

***Elektrische Steuerungen** an den Lenkerstummeln:*

***Hintere Blinker,** 2 Stck.:*

Glühbirnentyp: ***R10W (12V-10W)**.*

***Vordere Blinker** orange, 2 Stck.:*

***Glühbirnentyp: R10W (12V-10W)**.*

Hupe

Bremslichtschalter

***Batterie, 12V-10 Ah**.*

Lichtmaschine, 12V-520W

***Elektronischer Regler,** mit* ***40A**-Sicherung geschützt seitlich an der Batterie angeordnet.*

Anlassmotor, 12V-0,7 kW

***Rück- und Bremslicht** :*

Glühbirnentyp: ***P21/5W (12V-5/21W)**.*

Kennzeichenbeleuchtung:

Glühbirnentyp: ***W5W (12-5W)**.*

Hinweis

Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph "Austausch der Glühbirnen" auf Seite 83.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 98) befindet sich auf der linken Rahmenseite im Bereich hinter dem Schweinwerfer.

Der Sicherungskasten ist nach dem Entfernen der hinteren Cockpitabdeckung (siehe Seite 69) zugänglich. Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnahme des Schutzdeckels (1), auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich. Im Sicherungskasten sind 8 Sicherungen angeordnet.

Nur beim Modell ST3 sind zwei davon als Reservesicherungen vorgesehen und anhand der darauf vorgesehenen Abgabe SPARE erkennbar. Die beiden Reservesicherungen haben den Wert von 7,5 Ah.

Zum Schutz der Einspritzanlage, beim Modell ST3, sind unter der Sitzbank (2, Abb. 100), drei Sicherungen mit folgenden Eigenschaften angeordnet:

Eine Sicherung mit 20 Ah "Socket" (Stromanschluss), eine Sicherung mit 20 Ah "Injection" (Einspritzung) und eine Sicherung mit 3 Ah "Supply Ecu CCN" (Motorsteuergerät). Für deren Austausch müssen die Kappen (3, Abb. 100) abgenommen werden.

Zum Schutz des ABS-Systems beim Modell ST3S ABS sind, ebenso unter der Sitzbank (2, Abb. 98), drei Sicherungen mit folgenden Eigenschaften angeordnet:

Eine Sicherung mit 30 Ah "Supply Ecu ABS" (ABS-Steuergerät), eine Sicherung mit 20 Ah "Injection" (Einspritzung) und eine Sicherung mit 20 Ah "Socket" (Stromanschluss).
Für deren Austausch müssen die Kappen (3, Abb. 100) abgenommen werden. Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 100) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diese zu gelangen, muss man die Schutzkappe (4) abnehmen. Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (5, Abb. 99).

Wichtig
*Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

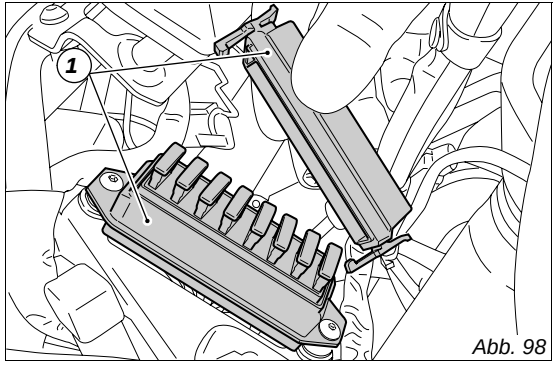


Abb. 98

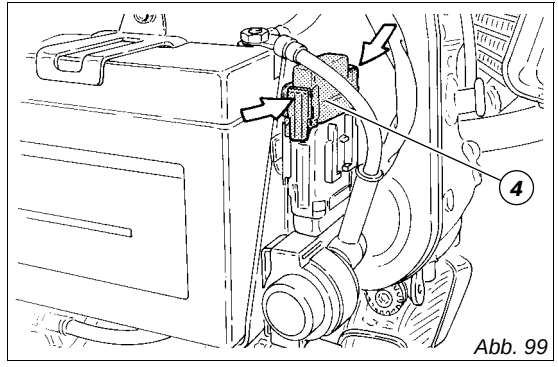


Abb. 99

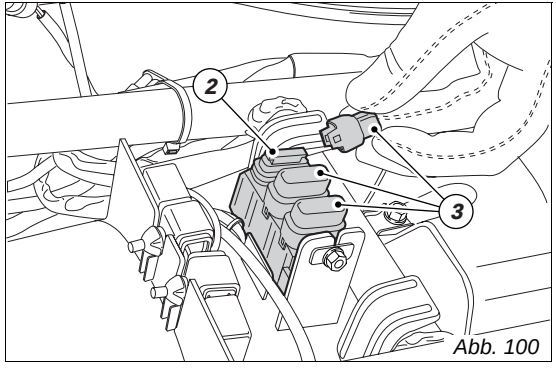


Abb. 100

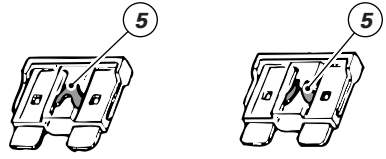


Abb. 101

D

Verzeichnis - elektrische Anlage/Einspritzsystem ST3

1) Rechter Umschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Sicherungskasten
4) Sicherungen
5) Lüfterrad
6) Anlassmotor
7) Fernanlassschalter
8) Batterie
9) Reglersicherung
10) Regler
11) Lichtmaschine
12) Hinterer Blinker, rechts
13) Rücklicht
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Hinterer Blinker, links
16) Stromanschluss
17) Kraftstofftank
18) Einspritzrelais
19) Eigendiagnoseanschluss
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Spule - waagrechter Zylinder
22) Zündkerze - waagrechter Zylinder
23) Zündkerze - senkrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
25) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
26) Drosselklappenpotentiometer
27) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
28) Wassertemperatursensor
29) Tachometersensor
30) Seitenständerschalter
31) Leerlaufkontrollschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) Lüfterradrelais
35) Zünd-/Einspritzeinheit
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Auslöseanschluss
39) Linker Umschalter
40) Immobilizer-Antenne
41) Lufttemperatursensor
42) Cockpit
43) Lichterrelais
44) Vorderer Blinker, links
45) Scheinwerfer
46) Vorderer Blinker, rechts
47) Hupe
48) Auslösung - Lenkergriffkabel
49) Eigendiagnoseversorgung
50) Steppermotor
51) Lambdasonde
52) Zündkerze - senkrechter Zylinder
53) Zündkerze - waagrechter Zylinder

Schaltplanverzeichnis – elektrische /Einspritzanlage ST3S ABS

1) Rechter Umschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Sicherungskasten
4) Sicherungen
5) Lüfterrad
6) Anlassmotor
7) Fernanlassschalter
8) Batterie
9) Reglersicherung
10) Regler
11) Lichtmaschine
12) Hinterer Blinker, rechts
13) Rücklicht
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Hinterer Blinker, links
16) Stromanschluss
17) Kraftstofftank
18) Einspritzrelais
19) Eigendiagnoseanschluss
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Spule - waagrechter Zylinder
22) Zündkerze 1 waagrechter Zylinder
23) Zündkerze 1 senkrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
25) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
26) Drosselklappenpotentiometer
27) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
28) Wassertemperatursensor
29) ABS-Diagnoseanschluss
30) Seitenständerschalter
31) Leerlaufkontrollschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) Lüfterradrelais
35) Zünd-/Einspritzeinheit
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Lambdasonde
39) Linker Umschalter
40) Immobilizer-Antenne
41) Lufttemperatursensor
42) Cockpit
43) Lichterrelais
44) Vorderer Blinker, links
45) Scheinwerfer
46) Vorderer Blinker, rechts
47) Hupe
48) Auslösung - Lenkergriffkabel
49) Auslöseanschluss
50) Hinterer Radsensor
51) Vorderer Radsensor
52) ABS-Steuergerät
53) Zündkerze 2 waagrechter Zylinder
54) Zündkerze 2 senkrechter Zylinder
55) Eigendiagnoseversorgung
56) Steppermotor

Farbkennzeichnung der Kabel

P *Rosa*
G *Grün*
W *Weiß*
O *Orange*
Y *Gelb*
B *Blau*
Bn *Braun*
R *Rot*
V *Viola*
Gr *Grau*
Lb *Hellblau*
Bk *Schwarz*

Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

ST3

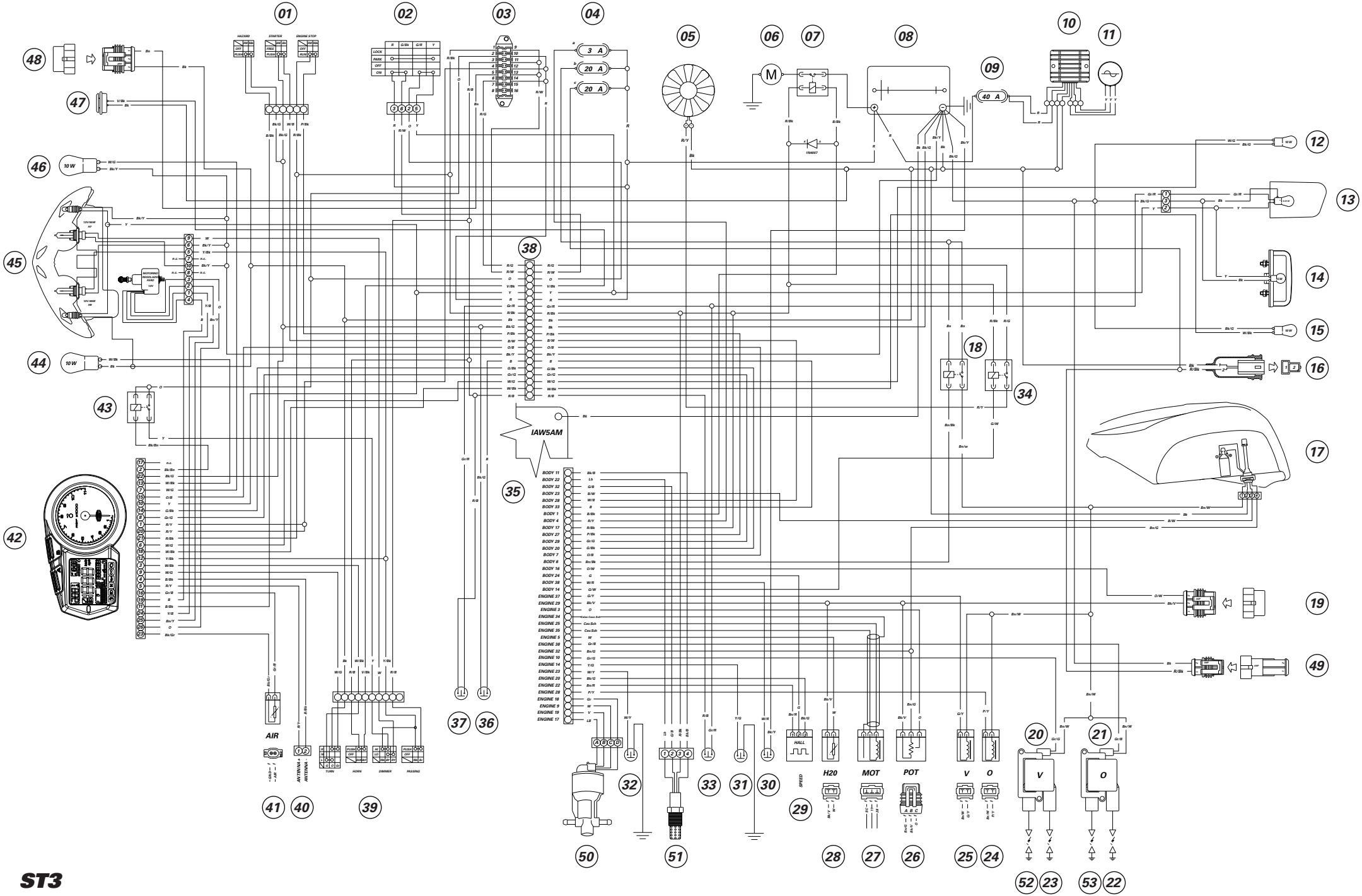
Legende - Sicherungskasten

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Standlicht, Fern- und Abblendlicht*	*15 A*
3-11	*Bremslicht, Hupe, Blinker*	*20 A*
4-12	*Cockpit*	*5 A*
5-13	*beheizte Lenkergriffe*	*5 A*
6-14	*Lüfterrad*	*7,5 A*
7-15	*Reserve*	*7,5 A*
8-16	*Reserve*	*7,5 A*
a	*Versorgung CCM*	*3 A*
b	*Einspritzung*	*20 A*
c	*Stromanschluss*	*20 A*

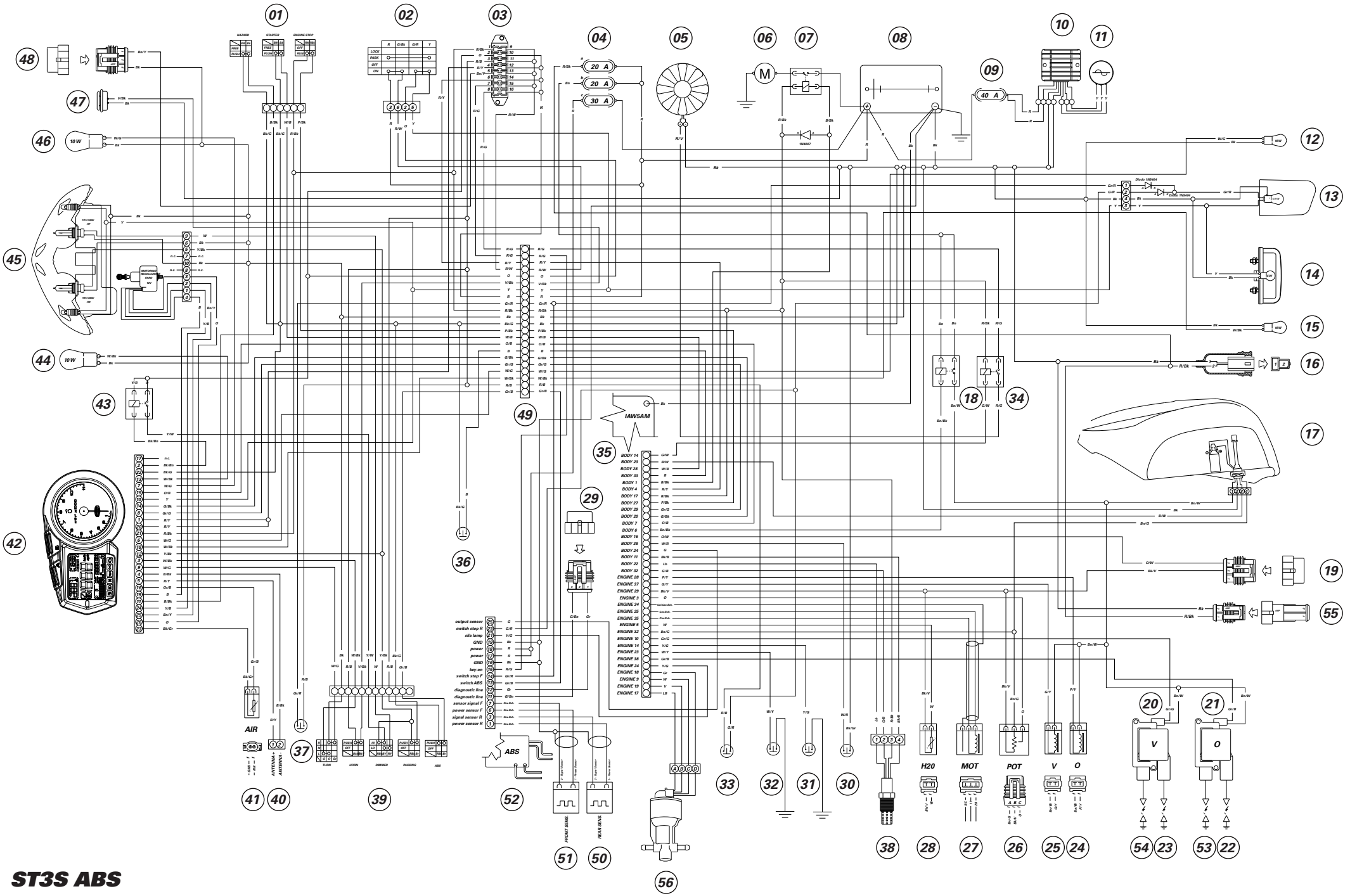
Legende - Sicherungskasten

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Key-on*	*10 A*
2-10	*Standlichter, Fern-/ Abblendlicht*	*15 A*
3-11	*Blinker, Hupe, Bremslicht*	*20 A*
4-12	*Cockpit*	*5 A*
5-13	*beheizte Lenkergriffe*	*5 A*
6-14	*Versorgung CCM*	*3 A*
7-15	*Key-on ABS- ECU*	*10 A*
8-16	*Lüfterrad*	*7,5 A*
a	*Stromanschluss*	*20 A*
b	*Einspritzung*	*20 A*
c	*Versorgung ABS*	*30 A*

km	Name des Ducati Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
HAZARD
STARTER
ENGINE STOP
3 A
20 A
20 A
40 A
10 W
10 W
IAW5AM
AIR
HALL
SPEED
H2O
MOT
POT
V
O
V
O
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
ANTENNA
ANTENNA

ST3


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
20 A
20 A
30 A
40 A
10 W
10 W
IAWSAM
AIR
ABS
H20
MOT
POT
V
O
FRONT SENS.
REAR SENS.
HAZARD
STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
ABS
ANTENNA +
ANTENNA -
– GND
+ 12V

ST3S ABS

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.092.1L
Stampato 10/2005

DUCATI *MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com